65С
Ч-424

ЗАПИСКА

об

экономическомъ значеніи желѣзной дороги Петрозаводскъ—Дубовики (съ варіантомъ на Тихвинъ) и ея возможномъ грузооборотѣ.

Составилъ Л. К. ЧЕРМАКЪ.

ИЗДАНІЕ

Олонецкаго Губернскаго Земства.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типо-Литографія І. Лурье и К°, Гороховая ул., 48.
1910

NLRK
0029 1304

387546

1 и 1335 656
Ч-489

МВД К-ФССР
Центр Гос. Архив
Научно-Исследовательская
библиотека
№ 100-95

ЗАПИСКА

объ

экономическомъ значеніи желѣзной дороги Петрозаводскъ—Дубовики (съ варіантомъ на Тихвинъ) и ея возможномъ грузооборотѣ.

387546 пр

Составилъ Л. К. ЧЕРМАКЪ.

ИЗДАНІЕ

Олонецкаго Губернскаго Земства.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типо-Литографія І. Лурье и К°, Гороховая ул., 48.
1910.

КАБИНЕТ
КРАЕВЕДЕНИЯ

1999

Возможный грузооборотъ проектируемой линіи отъ г. Петрозаводска черезъ Лодейное поле на Дубовики съ варіантомъ Лодейное поле—Тихвинъ.

Вопросъ о соединеніи Петрозаводска рельсовымъ путемъ съ столицею имѣетъ уже цѣлую исторію. Поднятый въ 1894 г. особой комиссіей при Петербургской городской думѣ по дѣлу о соединеніи Петербурга съ Мурманомъ желѣзнодорожнымъ путемъ черезъ Лодейное поле, Олонецъ, Петрозаводскъ, Повѣнецъ и Кемь, вопросъ этотъ обсуждался Олонецкимъ губернскимъ земскимъ собраніемъ сессіи 1895 г., которое постановило возбудить ходатайство передъ высшимъ правительствомъ о проведеніи желѣзной дороги Петербургъ—Кемь.

Лѣтомъ 1895 г., министръ путей сообщенія проѣздомъ черезъ Петрозаводскъ объявилъ представителямъ губерніи о Высочайшемъ разрѣшеніи на проведеніе дороги на Петрозаводскъ. Въ этомъ же году были произведены изысканія въ направленіи отъ Колпино черезъ Шлиссельбургъ, Старую Ладогу, Лодейное поле, Важины, Машезеро, Петрозаводскъ, въ результатѣ которыхъ длина линіи опредѣлилась въ 353 версты, а стоимость сооруженія въ $23^1/_2$ тысячи рублей верста безъ подвижнаго состава и въ 33 тысячи рублей верста съ подвижнымъ составомъ, разсчитаннымъ на 1 пару товаро-пасажирскихъ и 2 пары товарныхъ поѣздовъ. Общій расходъ по сооруженію былъ опредѣленъ около 12000000 рублей. Въ дальнѣйшемъ, однако, къ сооруженію пути не было приступлено и не смотря на неоднократныя ходатайства земства, вопросъ о постройкѣ дороги былъ безъ движенія до 1902 г., когда вновь былъ поднятъ этотъ вопросъ и когда состоялось Высочайшее повелѣніе приступить, въ 1903 г., къ сооруженію дороги распоряженіемъ казны, отъ одной изъ станцій строящейся дороги Петербургъ—Вятка до Петрозаводска. На производство работъ было назначено къ условному отпуску по смѣтѣ М-ва Путей Сообщенія на 1903 г. $6^1/_2$ милліоновъ рублей [1]).

Лѣтомъ 1903 и 1904 г. были произведены изысканія въ направленіи: а) отъ Дубовиковъ черезъ Лодейное поле и Важины на Петрозаводскъ, б) отъ Дубовиковъ черезъ Олонецъ на Петрозаводскъ .и в) сокращенныя изысканія по направленію Тихвинъ—Лодейное поле—Петрозаводскъ. Результаты этихъ изысканій даны въ слѣдующей таблицѣ

[1]) Подробности см. приложеніе I-е, Историческая справка.

СТАТЬИ РАСХОДА.	Изыскания 1903 г. Дубовики—Колчаново—Чашковицы—Погра—Петрозаводскъ. Общій расходъ.	На версту.	Изыскания 1903 г. Дубовики—Березье—Домажирова—Важины—Петрозаводскъ. Общій расходъ.	На версту.	Изысканія 1904 г. Дубовики—Олонецъ—Петрозаводскъ. Общій расходъ.	На версту.
	Въ тысячахъ рублей					
Отчужденіе имуществъ	607,9	2,3	850.1	3,1	497,3	1,8
Устройство полотна	2947	11,1	4.174,5	15,4	3.283,1	11,8
Искусствен. сооружен.	4.379,9	16,5	7.861	29	4.183,4	15,
Верхнее строеніе	2.979,7	11,2	3.934,7	14,5	3.307,8	11,9
Принадлежности пути	39,8	0,15	47,2	0,17	58,6	0,2
Телеграфъ	120,6	0,46	139,1	0,51	113,3	0,4
Сторожевые дома, казармы	319,4	1,2	401,1	1,5	276,1	0,99
Станціон. постройки	1.360	5,1	1.152,8	4,3	811.4	2,9
Водоснабжен. станціи	318,9	1,2	308.3	1,1	331,2	1,2
Принадлежн. станціи	422,3	1,6	343,9	1,3	213,6	0,77
Подвижной составъ	287,3	1,1	209,4	0,77	164,4	0,3
Общіе расходы	1.290	4,9	1.545,4	5,7	1.281,7	4,6
Расходы постороннихъ вѣдомствъ	95,4	0,36	139,5	0,5	96,3	0,35
Итого	15.163	57,2	21.107,1	77,9	14.621,2	52,4
Подвижной составъ	3.504,9	13,2	2.359,1	8,7	1.830,8	6,6
Оборотный капиталъ	397,5	1,5	406,5	1,5	418,5	1,5
Всего	18.065,4	71,9	23.872,7	88,1	16.870,5	60,5

Мосты съ ѣздою по низу:	саж.	прол.	т. р.	саж.	прол.	т. р.	саж.	прол.	т. р.
черезъ Сясь	80	3	560	100	3	979	80	1	560
„ Пашу	70	3	490	90	3	828	78	3	546
„ Оять	60	1	420	75	3	735	60	1	420
„ Свирь	60	1	480	120	3	1.158	135	4	1.080
„ Важинку	—	—	—	40	1	174	—	—	—
„ Олонку	—	—	—	—	—	—			

Общая длина пути	265 верстъ	271 верста	279 верстъ
Станціонные „	40 „ 305 вер.	41 „ 312 вер.	28 „ 307 вер.
Пропускная способ. коммерческая	9 паръ	9 паръ	19 паръ
Пропускная способность воинская	20 „	20 „	22 „
Водоснабженіе на	20 „	20 „	12 „
Подвижной составъ: пассажир. поѣздовъ	1 пара	1 „	1 „
Товаро-пассаж. „	1 „		
Товарныхъ „	9 „	2 „	1 „

Что касается направленія Тихвинъ—Лодейное-поле, то въ пояснительной запискѣ инж. Саханскаго читаемъ слѣдующее:

Принимая количество работъ на версту одинаковымъ съ линіей Дубовики—Лодейное поле—Петрозаводскъ, общая стоимость линіи Тихвинъ—Лодейное поле выразится въ 71.945 руб. на версту, а всего въ $71.945 \times 150 = 10.792.000$ руб., что дастъ для линіи Тихвинъ—Петрозаводскъ, съ рельсами и подвижнымъ составомъ, сумму въ 21.584.000 р.

Сравненіе длины и прочихъ элементовъ направленій отъ С.-Петер-

бурга черезъ Тихвинъ на Лодейное поле и отъ С.-Петербурга же черезъ Дубовики на Лодейное поле будетъ не въ пользу Тихвинскаго направленія. Строительная длина болѣе на 35 верстъ, а общая длина до С.-Петербурга на 105 верстъ длиннѣе и на 2.518.000 рублей дороже [1]).

Но дальнѣйшія событія заставили снова отложить вопросъ объ осуществленіи дороги на Петрозаводскъ.

Въ минувшемъ, 1909 году, Олонецкое Губернское Собраніе вновь возбудило вопросъ о желѣзной дорогѣ и ассигновало деньги на экономическое изслѣдованіе района проектированной дороги, которое должно выяснить какъ вообще современное экономическое положеніе Олонецкаго края, такъ въ частности и вопросъ о возможной работѣ дороги. Въ районъ, подлежавшій обслѣдованію, были включены уѣзды Повѣнецкій, Петрозаводскій, Олонецкій, Лодейнопольскій—цѣликомъ и 5 западныхъ волостей Вытегорскаго.

Результаты экономическаго обслѣдованія края собраны въ „матеріалахъ", приложенныхъ къ этой запискѣ, въ этой же послѣдней дается краткая сводка тѣхъ выводовъ, которые были сдѣланы на основаніи сказаннаго обслѣдованія, а также излагаются соображенія о значеніи проектируемой дороги для края и о возможномъ ея грузооборотѣ въ двухъ варіантахъ: Петрозаводскъ—Званка и Петрозаводскъ—Тихвинъ, или Черенцово.

Направленіе линіи.

Изысканія инженера Саханскаго въ 1903 году были сдѣланы въ направленіи Дубовики—Лодейное поле—Важины—Ладва—Петрозаводскъ, съ незначительными отклоненіями въ двухъ мѣстахъ отъ главнаго направленія. При такомъ направленіи линія проходитъ по сѣверо-восточной части Новоладожскаго уѣзда на протяженіи около 75 верстъ, пересѣкая р. Сясь около дер. Колчаново, рѣку Пашу близь Пашскаго перевоза (Чашковицы) и рѣку Оять около Доможирова. Далѣе линія вступаетъ въ Лодейнопольскій уѣздъ Олонецкой губ., которымъ и проходитъ до рѣки Свири, на протяженіи примѣрно 80 верстъ, причемъ отъ Лодейнаго поля сдѣлано изысканіе въ двухъ направленіяхъ, изъ которыхъ одно держится близь Свири и пересѣкаетъ послѣднюю близь дер. Важины, а другое отступаетъ отъ Свири и пересѣкаетъ ее нѣсколько выше, близь Погры. За Свирью, въ предѣлахъ Олонецкаго уѣзда, оба варіанта сходятся близь дер. Ефремовской, откуда линія идетъ восточнымъ берегомъ озера Вачезера и близь дер. Ревсельга вступаетъ въ Петрозаводскій уѣздъ, пройдя по Олонецкому уѣзду около 35 верстъ. Отъ Ревсельги, черезъ Ладву линія идетъ прямо на Петрозаводскъ. Въ этой послѣдней части линія имѣетъ около 75 верстъ.

При такой трассѣ, линія идетъ первыя 75 верстъ въ разстояніи отъ 7 до 15 верстъ отъ Ладожскаго озера и каналовъ, а начиная отъ Доможирова и до Важинъ, т. е. на разстояніи около 80 верстъ, она проходитъ не далѣе 10 верстъ отъ р. Свири, большею же частью отстоя отъ нея въ 3—5 верстахъ. Только перейдя на правый берегъ Свири линія сразу отходитъ отъ нея почти въ перпендикулярномъ направленіи.

---

[1]) См. приложеніе 2-е. Пояснительная записка инженера Саханскаго.

Варіантъ на Тихвинъ начинается отъ Лодейнаго поля и идетъ къ югу, отклоняясь нѣсколько на востокъ; близь дер. Суббоченницы линія пересѣкаетъ р. Оять и переходитъ въ предѣлы Новоладожскаго уѣзда. Здѣсь линія поворачиваетъ почти прямо на востокъ и проходя недалеко отъ р. Ояти отклоняется, близь дер. Пойкина, къ югу до пересѣченія съ р. Капшей, притокомъ р. Паши. Далѣе линія идетъ вдоль Капши дважды ее пересѣкая, уже въ предѣлахъ Тихвинскаго уѣзда и немногимъ ниже впаденія Капши въ Пашу она, перерѣзавъ Пашу, поворачиваетъ прямо на югъ къ Тихвину. Лодейнопольскимъ уѣздомъ линія проходитъ около 40 [1]) верстъ, Новоладожскимъ — 30 верстъ и Тихвинскимъ 80 верстъ. Была сдѣлана также рекогносцировка отъ Суббоченницъ прямо къ югу на Тихвинъ. При послѣднемъ направленіи линія проходила по Новоладожскому уѣзду на протяженіи 38 верстъ и по Тихвинскому 50 верстъ.

Что-же представляетъ собою этотъ край со стороны естественно-исторической?

Строеніе поверхности. Поверхность западной части Олонецкой губерніи, начиная съ сѣверной ея границы имѣетъ общій уклонъ къ югу или пожалуй къ югу-востоку. До параллели Петрозаводска мѣстность отличается весьма расчлененнымъ рельефомъ. Ряды кряжей, вытянутыхъ съ сѣверо-запада на юго-востокъ бороздятъ всю мѣстностъ параллельными рядами, образуя болѣе или менѣе широкія и глубокія горныя долины, занятыя то озерами и рѣками, при чемъ послѣднія образуютъ иногда какъ бы протоки между озерами, то заболоченными пространствами. Къ югу отъ Петрозаводска рельефъ сглаживается, кряжи становятся менѣе высоки и долины шире и наконецъ къ югу отъ р. Свири мѣстность принимаетъ еще болѣе равнинный видъ, особенно въ западной части Лодейнопольскаго уѣзда, къ западу отъ меридіана Лодейнаго поля, гдѣ уже начинается совершенно плоская низина, переходящая дальше къ западу и югу въ предѣлы Петербургской и Новгородской губерній. Къ востоку отъ Лодейнаго поля мѣстность сохраняетъ холмистый рельефъ и къ восточной границѣ уѣзда холмы достигаютъ довольно значительной высоты, что придаетъ весьма живописный видъ этой мѣстности.

Въ геологическомъ отношеніи нѣкоторыя части губерніи, главнымъ образомъ сѣверной ея половины, представляютъ собою первозданную сушу, другія же части напротивъ являются результатомъ осадочныхъ процессовъ изъ морскихъ бассейновъ, покрывавшихъ когда то эти пространства. Наконецъ здѣсь же имѣли мѣсто и изверженія, выносившія на дневную поверхность различныя породы. Но этотъ, такъ сказать, первозданный характеръ края былъ сильно измѣненъ въ ледниковую эпоху работой ледника, которой, покрывъ обширныя пространства толстымъ слоемъ ледниковаго наноса, сгладивъ, а подчасъ и вовсе разрушивъ горные кряжи, прорывъ новыя долины, придалъ краю своеобразный моренный характеръ [2]).

Почвы. Вся область ледниковаго наноса, т. е. главнымъ образомъ сѣверная

---

[1]) Отъ Лодейнаго поля.
[2]) См. стр. 24—59. „Матеріаловъ“.

часть губерніи, лежащая сѣвернѣе параллели Петрозаводска, а отчасти и болѣе южныя пространства, покрыты песчаными почвами, съ болѣе или менѣе значительной примѣсью крупныхъ и мелкихъ валуновъ. На всемъ остальномъ пространствѣ этой западной половины губерніи преобладаютъ также легкія почвы болѣе или менѣе сильно оподзоленныя и только въ юго-западной части Лодейнопольскаго уѣзда преобладаютъ суглинки также дерново-подзолистаго типа. Довольно значительныя пространства по всей территоріи края покрыты торфянниками, образовавшимися на мѣстѣ бывшихъ когда то здѣсь озеръ.

Растительность.

Растительный покровъ не отличается особымъ разнообразіемъ и почти на $^3/_4$ состоитъ изъ лѣсовъ преимущественно хвойныхъ и даже сосновыхъ, частью-же изъ лиственныхъ породъ—березы, осины, ольхи и нѣкоторыхъ другихъ. Характерною особенностью губерніи являются упомянутыя выше торфяныя болота, покрытыя то рѣдкой, низкорослой, ни на что не годной сосной, то только сѣдымъ мохомъ, по которому разбросаны кустики узколистной клюквы съ ея красными ягодами, морошки, багульника и нѣкоторыя другія растенія Травяной покровъ лѣсныхъ прогалинъ и болѣе обширныхъ открытыхъ пространствъ, при условіи хорошаго естественнаго дренажа, представляетъ собою смѣсь главнымъ образомъ различныхъ двудольныхъ и злаковыхъ формъ, образующихъ плотную дернину. Особенно роскошнаго развитія достигаютъ травы на поемныхъ лугахъ, если только они не носятъ болотистаго характера.

Качество лѣсовъ весьма различно, въ зависимости отчасти отъ естественныхъ условій, главнымъ же образомъ отъ отношенія къ нимъ человѣка. Тамъ, гдѣ на лицо удобный сбытъ лѣсныхъ матеріаловъ и гдѣ ничто не мѣшало вырубать лѣса, тамъ они сильно вырублены. Таковы напр. пространства частновладѣльческихъ земель въ западной половинѣ Лодейнопольскаго уѣзда. Тамъ же гдѣ сбытъ затрудненъ, или гдѣ существуютъ преграды для разрушительной дѣятельности человѣка, тамъ лѣса сохранились и могутъ дать большое количество цѣннаго матеріала.

Воды.

Кромѣ двухъ громадныхъ озеръ Онежскаго и Ладожскаго, изъ которыхъ первое находится всецѣло въ предѣлахъ губерніи, а послѣднее омываетъ западный берегъ ея, довольно много большихъ и малыхъ озеръ расположено на территоріи, о которой идетъ рѣчь. Многія изъ этихъ озеръ соединены между собою протоками, такъ что образуютъ непрерывную водную линію, то разширяющуюся въ озеро, то съуживающуюся въ рѣчку. Мѣстами плавное теченіе воды прерывается водопадами, или порогами. Крупнѣйшіе водопады расположены на р. Сунѣ—Кивачъ, Поръ-порогъ и Гирвасъ, паденіе которыхъ въ общей сложности можетъ дать десятки тысячъ лошадиныхъ силъ.

Изъ рѣкъ особенно большое значеніе, для Олонецкаго края вообще и этого района въ частности, имѣетъ судоходная Свирь, соединяющая Онежское и Ладожское озера и принимающая въ себя съ сѣвера и съ юга нѣсколько притоковъ: Ивину, Важинку, Шоткусу, Янегу, Яндебу и др. Пожалуй еще большее значеніе, какъ сплавная рѣка, имѣетъ Оять, обслуживающая со своими притоками чуть ли не всю территорію Лодейнопольскаго уѣзда. Вообще весь районъ весьма богатъ рѣчками, представляющими много удобствъ при эксплуатаціи лѣсовъ.

Естественныя условія Новоладожскаго и Тихвинскаго уѣздовъ.

Что касается естественныхъ условій прилегающихъ къ Олонецкой губ. пространствъ Новоладожскаго уѣзда Петербургской и Тихвинскаго уѣзда Новгородской губерній, входящихъ въ районъ проектируемой дороги, то они мало чѣмъ отличаются отъ сдѣланной выше характеристики. Новоладожскій уѣздъ, до самаго Волхова, представляетъ совершенно ровную низменность съ тяжелыми по преимуществу почвами, въ большей или меньшей степени оподзоленными. Растительный покровъ мало чѣмъ отличается отъ покрова Лодейнопольскаго уѣзда: тѣ же лѣса, но только въ сильнѣйшей степени вырубленные, тѣ же травы на лугахъ и пожняхъ, тѣ же моховыя болота. Изъ рѣкъ, кромѣ большихъ, судоходныхъ въ нижнемъ теченіи, Паши и Сяси, въ Ладожское озеро впадаютъ нѣсколько мелкихъ, годныхъ для сплава рѣчекъ.

Почти все вышесказанное примѣнимо и къ Тихвинскому уѣзду. Та же гладкая низина, нѣсколько всхолмленная въ сѣверо-восточной части, тѣ же глино-подзолистыя почвы, смѣняющіяся мѣстами легкими, съ болѣе или менѣе значительною примѣсью камня, почвами, быть можетъ также ледниковаго происхожденія. Та же растительность и болота, то же обиліе проточныхъ водъ, а въ сѣверо-восточной части уѣзда озеръ, подчасъ довольно значительныхъ размѣровъ.

Климатъ.

Въ климатическомъ отношеніи этотъ край можетъ быть отнесенъ къ переходному отъ континентальнаго къ морскому, сравнительно съ пространствами расположенными далѣе на востокъ и частью юго-востокъ. Здѣсь болѣе мягкая зима и менѣе жаркое лѣто, что объясняется вліяніемъ значительныхъ внутреннихъ водныхъ пространствъ въ видѣ Ладожскаго и Онежскаго озеръ, сравнительной близостью Балтійскаго и Бѣлаго морей, изъ которыхъ первое находится отчасти въ сферѣ вліянія Гольфштрома и отчасти строеніемъ поверхности. Средняя годовая температура равна + 2° С, средняя температура лѣта около 15° С. Дней безъ мороза насчитывается около 120[1]), при чемъ самый поздній весенній морозъ, за 5 лѣтъ, наблюдался 18 мая для Повѣнца и 7 мая для Вытегры, а самый ранній осенній 16 сентября для Повѣнца и 16 октября для Вытегры. Наибольшее количество осадковъ приходится на лѣто, когда выпадаетъ около 50% общаго годового количества, которое колеблется около 415 mm. для сѣверной части губерніи и около 550 mm. для южной части.

Преобладающіе вѣтры: зимой отъ запада и юго-запада, приносящіе тепло, а лѣтомъ съ сѣвера и сѣвера-востока, способствующіе пониженію температуры. Таково въ самыхъ общихъ чертахъ климатическое состояніе нашего района.

Полезныя ископаемыя.

Олонецкій край весьма богатъ различнаго рода полезными ископаемыми. На первое мѣсто по богатству и распространенію мѣсторожденій нужно поставить желѣзныя руды, главнымъ образомъ озерныя и болотныя, количество которыхъ изчисляютъ многими сотнями милліоновъ пудовъ, а также ископаемыя руды—бурый и магнитный желѣзняки, желѣзный блескъ и др. Мѣдныя руды, хотя и не въ такомъ обиліи какъ желѣзныя, однако встрѣчаются довольно часто въ горной половинѣ губерніи, но мѣсторожденія ихъ почти вовсе не изслѣдованы. Далѣе изъ металловъ здѣсь

[1]) Для Петрозаводска.

найдены цинкъ, свинецъ, въ видѣ свинцоваго блеска съ содержаніемъ серебра. И, наконецъ, въ двухъ-трехъ мѣстахъ было найдено золото.

Затѣмъ изъ полезныхъ ископаемыхъ крупное промышленное значеніе имѣютъ различнаго рода граниты, гнейсы, песчаники и известняки, дающіе прекрасный строительный метеріалъ. Изъ известняковъ особенное значеніе имѣютъ разнообразные мраморы, образующіе мѣстами громадныя залежи. Не меньшее значеніе имѣютъ широко распространенныя гончарныя и огнеупорныя глины, дающія продукты самаго высокаго качества. Затѣмъ можно указать на минеральныя краски въ видѣ глинъ, окрашенныхъ окислами желѣза въ желтый, краснобурый и вишнево-красный цвѣта. Слѣдуетъ также упомянуть о значительныхъ залежахъ барита, дающаго бѣлую краску. Особаго вниманія заслуживаетъ рѣдкій минералъ стронціанокальцитъ, недавно лишь найденный здѣсь, имѣющій примѣненіе въ сахарномъ производствѣ. Извѣстное промышленное значеніе имѣютъ также залежи гипса, асбеста, кварца и кварцитовъ, а также антрацита, который, впрочемъ, по крайней мѣрѣ въ той степени, въ какой онъ здѣсь изслѣдованъ, не имѣетъ крупнаго промышленнаго значенія[1]).

Вышесказанное позволяетъ сдѣлать заключеніе, что край этотъ представляетъ весьма много данныхъ для широкаго и прочнаго развитія металлургическаго производства, особенно если принять во вниманіе громадныя площади вѣковыхъ лѣсовъ, обезпечивающихъ заводскія предпріятія топливомъ, а въ нѣкоторыхъ районахъ громадные запасы даровой силы водопадовъ, т. называемаго „бѣлаго угля“. Не менѣе благопріятны условія для развитія керамическаго производства, для изготовленія минеральныхъ красокъ и др.

Состояніе путей сообщенія въ Олонецкомъ краѣ охарактеризовано слѣдующими словами авторомъ главы по этому вопросу, помѣщенной въ „Матеріалахъ“: **Пути сообщенія.**

„По отношенію путей сообщенія Олонецкая губернія, взятая въ цѣломъ, представляетъ весьма пеструю картину. Здѣсь, начиная отъ первобытной пѣшеходной тропы, проложенной по лѣсамъ и болотамъ и служащей для многихъ селеній края единственной связью со всѣмъ остальнымъ міромъ, и до желѣзной дороги можно встрѣтить едвали не всѣ пути сообщенія, какія только существуетъ,—водныя и сухопутныя, естественныя, созданныя самой природой, какъ многочисленныя въ краѣ сплавныя и судоходныя рѣки и озера, такъ и пути, потребовавшіе отъ населенія затраты огромныхъ силъ и средствъ, какъ тотъ же Онежскій каналъ“.

По отношенію къ грунтовымъ дорогамъ можно отмѣтить, что значительное число селеній вовсе не имѣютъ дорогъ и сообщеніе между ними въ теченіе лѣтняго времени поддерживается или верхомъ или только пѣшкомъ. Каково положеніе этихъ бездорожныхъ селеній можно судить по тому, что въ Повѣнецкомъ уѣздѣ имѣются селенія, отстоящія въ 50 – 60 и даже 80 верстахъ отъ ближайшей грунтовой дороги. Только зимою, когда морозы скуютъ болота и снѣгъ сгладитъ путь, жители этихъ селеній получаютъ возможность сноситься съ внѣшнимъ

1) См. „матеріалы“ стр. 74—134.

міромъ болѣе удобнымъ способомъ, чѣмъ пѣшкомъ, или, въ лучшемъ случаѣ, верхомъ. Нужно еще замѣтить, что эти тропы въ большинствѣ случаевъ могутъ быть быть использованы только привычнымъ къ нимъ олончаниномъ, для всякого другого онѣ навѣрняка окажутся столь же мало проходимыми, какъ тѣ болота и мхи, по которымъ онѣ проложены. Но и колесныя дороги въ громадномъ большинствѣ случаевъ являются далекими отъ совершенства. Это только грунтовыя дороги, окопанныя, да и то далеко не всегда, канавами и выровненныя лопатой. Во всей губерніи вовсе нѣтъ шоссировнныхъ дорогъ и если существующія дороги не являются непроѣздными въ осеннюю и весеннюю распутицу, такъ только потому, что здѣсь преобладаютъ песчаныя почвы, почти всегда съ большей или меньшей примѣсью крупнаго и мелкаго камня. Въ сущности природныя условія для проложенія хорошихъ грунтовыхъ дорогъ здѣсь довольно благопріятны и прекраснымъ показателемъ этого является Финляндія, въ которой, рядомъ съ бездорожіемъ Олонецкаго края, проложены прекрасныя дороги. Нужно сказать, что Олонецкое Земство какъ губернское, такъ и уѣздныя ведутъ борьбу съ бездорожіемъ и число бездорожныхъ селеній ежегодно уменьшается.

Немногимъ лучше дорожное дѣло обстоитъ въ Новоладожскомъ уѣздѣ, гдѣ впрочемъ по такъ называемому Архангельскому тракту имѣется шоссированный участокъ. Что же касается Тихвинскаго уѣзда, то тутъ состояніе дорогъ всецѣло находится въ зависимости отъ характера почвы, на песчаныхъ почвахъ дороги въ дожливое время вполнѣ проѣзжи, на тяжелыхъ же суглинкахъ и глинахъ по нимъ въ распутицу еле можно проѣхать порожнемъ.

Въ отношеніи водныхъ путей нашъ районъ находится въ особенно благопріятныхъ условіяхъ,—два громадныхъ озера, Онежское и Ладожское, соединенныя между собою судоходною Свирью, представляютъ удобный водный путь отъ центра Олонецкаго края къ столицѣ; къ тому же, въ обходъ бурныхъ озеръ, южные берега ихъ окаймлены каналами, входящими въ Маріинскую водную систему. Но, въ сущности говоря, хотя и каналы и Свирь работаютъ весьма интенсивно, но служатъ они главнымъ образомъ транзиту. По системѣ проходитъ громадное количество судовъ различнаго рода,—въ среднемъ за 10 лѣтъ (1898—1907) проходило около 2800 судовъ въ годъ,—преимущественно съ Волги въ Петербургъ, и главнымъ образомъ съ хлѣбомъ, котораго въ иные годы насчитывается свыше $^2/_3$ общаго количества идущихъ съ Волги грузовъ. Что касается обслуживанія Олонецкаго края, то водные пути служатъ главнымъ образомъ для доставки на столичный рынокъ различнаго рода лѣсныхъ матеріаловъ: дровъ, бревенъ, досокъ и т. п., идущихъ или непосредственно сплавомъ какъ бревна, или же въ баркахъ. Прочія же транспортныя нужды края обслуживаются при посредствѣ водныхъ путей далеко недостаточно. И не только потому, что Маріинская система страдаетъ многими недостатками, отражающимися на общихъ условіяхъ мѣстнаго воднаго сообщенія, а потому также, что далеко неудовлетворительно поставлено самое пароходство, обслуживающее озера и поддерживающее сношеніе Олонецкаго края со столицей. Монопольный характеръ Онежскаго пароходства позволяетъ хозяевамъ дѣла быть госпо-

дами положенія и диктовать свои условія кліентамъ. Въ результатѣ, по отзывамъ, напр., администраціи Александровскаго завода въ Петрозаводскѣ, доставка чугунныхъ издѣлій изъ Петрозаводска до Петербурга обходилась иногда до 25 коп. за пудъ, а по отзывамъ товароотправителей не рѣдко случается, что пароходство не успѣваетъ вывезти всѣхъ грузовъ изъ Петербурга и часть товара приходится или оставлять до слѣдующаго навигаціоннаго періода, или везти зимою гужемъ.

Желѣзныя дороги находятся лишь въ далекомъ разстояніи отъ того района Олонецкой губ., о которомъ идетъ рѣчь. Сѣверная дорога проходитъ не ближе 90—100 верстъ отъ крайнихъ юго-западныхъ пунктовъ Лодейнопольскаго уѣзда, пересѣкая Новоладожскій и Тихвинскій уѣзды. Архангельско-Вологодская узкоколейная дорога хотя и пересѣкаетъ восточную часть Каргопольскаго уѣзда, но отстоитъ еще дальше чѣмъ Сѣверная отъ нашего района и никакого вліянія на него не оказываетъ. Ближе другихъ подошла Карельская линія Финляндской сѣти, отстоящая въ ближайшемъ пунктѣ всего въ 70 в. отъ границы Повѣнецкаго уѣзда.

Районъ дороги.

Установленіе района тяготѣнія грузовъ къ жел. дор. въ нашемъ случаѣ задача весьма трудная, особенно для сѣверной половины Олонецкаго края. Имѣя въ виду грузы по ввозу, можно сказать, что и въ настоящее время, когда желѣзныхъ дорогъ въ краѣ вовсе нѣтъ, населеніе даже самыхъ отдаленныхъ уголковъ не обходится безъ различныхъ продуктовъ фабрично-заводской промышленности, ввозимыхъ частью водою, частью гужемъ къ мѣстнымъ торговымъ центрамъ, откуда уже мѣстные торговцы развозятъ ихъ по своимъ лавкамъ, разбросаннымъ по деревнямъ. Можно думать, что вся засвирская часть изслѣдуемаго района будетъ тяготѣть къ проектируемой желѣзной дорогѣ и развѣ только самыя сѣверныя волости Повѣнецкаго уѣзда окажутся внѣ сферы вліянія этой дороги и будутъ тяготѣть къ Финляндскимъ дорогамъ, какъ это замѣчается и теперь, когда крайняя станція Карельской дор., Іоенсу, находится въ 70 верстахъ отъ границы, и какъ навѣрное будетъ по окончаніи строющейся дороги до Нурмиса, когда это разстояніе сократится до 30—40 верстъ. Само собою разумѣется, что извѣстную конкуренцію желѣзной дорогѣ составитъ водный путь, но не въ смыслѣ сокращенія района вліянія, а только сокращенія количества грузовъ, часть которыхъ во всякомъ случаѣ останется за водой. Трудно, конечно, гадать, какъ много отниметъ желѣзная дорога грузовъ по ввозу отъ воды, но во всякомъ случаѣ можно утверждать, что нѣкоторые грузы цѣликомъ перейдутъ съ воды на желѣзную дорогу и что вообще на долю воды останется меньшая половина настоящаго ввоза въ край.

Итакъ, по отношенію къ грузамъ по прибытію можно установить районъ вліянія желѣзной дороги такимъ образомъ: 1) для **варіанта на Дубовики:**—отъ Дубовиковъ граница района пойдетъ, примѣрно, по линіи, дѣлящей пополамъ уголъ, образуемый Сѣверной дорогой и проектируемой линіей; мѣстность, лежащая южнѣе этой линіи будетъ тяготѣть къ Сѣверной дорогѣ, все, что находится сѣвернѣе этой линіи, будетъ тяготѣть къ проектируемой дорогѣ; къ западу районъ раздвигается до р. Волхова, а дальше къ сѣверу до Ладожскаго озера; восточная граница района пойдетъ, примѣрно, въ 50—60 в. отъ линіи. Въ засвирской части районъ дороги

раздвинется до береговъ Онежскаго озера на востокъ и до береговъ Ладожскаго озера на западъ, а на сѣверъ почти до границы Архангельской губ. 2) для **варіанта на Тихвинъ** граница района на западъ отъ проектируемой линіи пойдетъ, примѣрно, отъ Тихвина къ устью р. Ояти, а на востокъ—по линіи, дѣлящей пополамъ уголъ, образуемый проектируемой и Сѣверной дорогами, до границы между Тихвинскимъ и Лодейнопольскимъ уѣздами и оттуда къ сѣверу черезъ Юксовскій погостъ до Свири. Площадь района во второмъ случаѣ будетъ нѣсколько больше чѣмъ въ первомъ, а именно, въ первомъ случаѣ, т. е. при направленіи на Дубовики площадь района опредѣляется, примѣрно, въ 7000 кв. верстъ [1]), а во второмъ въ 10 тысячъ [2]). Засвирская часть и въ томъ и въ другомъ случаѣ одинакова.

Переходя къ грузамъ по отправленію, нужно сказать, что здѣсь, говоря о районѣ дороги, необходимо условиться, о какомъ именно грузѣ идетъ рѣчь. Несомнѣнно, что дорогіе товары, которые шли гужемъ въ Петербургъ съ Бѣлаго моря, напр., рыба, дичь и др. пойдутъ на желѣзную дорогу отъ конечнаго ея пункта и въ отношеніи такого рода товаровъ районъ дороги будетъ весьма обширенъ. Но съ другой стороны массовый грузъ, на какой можно разсчитывать въ этомъ краѣ, а именно лѣсной грузъ будетъ имѣть весьма ограниченную сферу тяготѣнія къ желѣзной дорогѣ въ силу того, что онъ не выдержитъ далекой гужевой перевозки. Вѣроятно, даже для наиболѣе цѣнныхъ матеріаловъ, какъ бревна, шпалы, или отправляемые за границу пропсы и балансы, районъ **непосредственнаго** тяготѣнія къ желѣзной дорогѣ будетъ ограниченъ полосою въ 15—18 верстъ въ ту и другую сторону отъ линіи. Что касается дровъ, то для нихъ районъ будетъ еще болѣе съуженъ, и, вѣроятно, не превыситъ 10—12 верстъ въ обѣ стороны.

Я подчеркнулъ **непосредственное** тяготѣніе. Дѣло въ томъ, что лѣсные матеріалы могутъ попадать на жел. дорогу или прямо изъ лѣса, прямо съ мѣста выработки, это такъ называемый **горный** лѣсъ, или же послѣ сплава изъ болѣе отдаленныхъ мѣстъ отъ пути, по сплавнымъ рѣчкамъ. Тотъ районъ, изъ котораго лѣсные матеріалы прямо поступаютъ на жел. дорогу, минуя сплавъ и можетъ быть названъ райономъ непосредственнаго тяготѣнія къ жел. дорогѣ. Что касается района сплава, то само собою понятно, что этотъ районъ простирается только вверхъ по теченію рѣкъ отъ мѣста пересѣченія ихъ желѣзною дорогою. Размѣры этого района, за неимѣніемъ достаточно подробныхъ картъ, довольно трудно учесть точно, приблизительныя, же границы его можно опредѣлить такъ для дровъ: система рѣки Сяси начиная отъ впаденія въ нее рѣчки Валя, система рѣкъ Паши и Ояти, а также нѣсколькихъ болѣе мелкихъ рѣчекъ, впадающихъ въ р. Свирь, какъ напр., Шоткуса, Шамекша, Янега Яндеба и др., система рѣки Ивины выше Ладвинскаго погоста, рѣчки Уя и Деревянка и наконецъ система рѣки Шуи. Таковъ, приблизительно, **возможный районъ** для дровъ, будетъ ли онъ дѣйствительно такимъ выяснится нѣсколько ниже, при подробномъ учетѣ стоимости доставки дровъ изъ лѣса до Петербурга сплошь воднымъ путемъ, или же съ перегрузкой на желѣзную дорогу.

---

1) Въ томъ числѣ 2750 кв. в. изъ Новоладожскаго уѣзда.

2) Въ томъ числѣ 1370 кв. в. изъ Новоладожскаго уѣзда и около 3700 кв. в. изъ Тихвинскаго.

По послѣднимъ оффиціальнымъ даннымъ, относящимся къ 1905 г., общая площадь этихъ 4 уѣздовъ въ 6.444.721 дес. распредѣляется по главнѣйшимъ категоріямъ владѣнія такъ: **Землевладѣніе.**

	Казна.	Надѣлы кр-нъ.	Частныя земли.
Повѣнецкій .	2.988.828 дес.	583.215 дес.	3.346 дес.
Петрозаводскій	366.006 „	827.078 „	57.076 „
Олонецкій . .	438.076 „	313.736 „	4.322 „
Лодейнопольск.	373.511 „	328.376 „	161.151 „
Всего . .	4.166.421 „	2.052.405 „	225.895 „

Крупнѣйшимъ собственникомъ является казна, которой принадлежитъ почти $^2/_3$ (около 65%) всей площади этихъ уѣздовъ, затѣмъ на надѣлы крестьянъ приходится 32% и наконецъ на частновладѣльческія земли—3,5%; но по отдѣльнымъ уѣздамъ эти отношенія сильно измѣняются и въ то время какъ въ Повѣнецкомъ уѣздѣ на долю казны приходится 83,5%, а на долю частныхъ владѣльцевъ всего 0,9%, въ Лодейнопольскомъ уѣздѣ на долю частныхъ владѣльцевъ приходится 18,6% площади уѣзда, а на долю казны—43,3%. Такое преобладаніе казны среди земельныхъ собственниковъ, имѣетъ очень большое значеніе какъ для края вообще, такъ и для проектируемой линіи въ частности, ибо на казенныхъ, а въ значительной мѣрѣ и на крестьянскихъ земляхъ, сохраненъ лѣсъ, сильно вырубленный на территоріи, принадлежащей частнымъ владѣльцамъ. Это обстоятельство, въ связи съ прохожденіемъ линіи въ значительной своей части по казеннымъ и крестьянскимъ лѣсамъ [1]), должно отразиться на грузооборотѣ линіи въ благопріятномъ смыслѣ, ибо она можетъ считаться обезпеченной постояннымъ массовымъ грузомъ въ видѣ различнаго рода лѣсныхъ матеріаловъ.

Что касается Новоладожскаго и Тихвинскаго уѣздовъ, то землевладѣніе ихъ, выражается въ слѣдующихъ цифрахъ, по свѣдѣніямъ Центр. Стат. Комит. за 1905 годъ:

	бщая площадь	въ томъ числѣ. Частн. собств.		Крестьян. соб.		Казна и пр.	
	1000 дес.	1100 дес.	%	1000 дес.	%	1000 дес.	%
Новоладожскій .	699,3	374.9	53,6	201	28,7	123,5	17,7
Тихвинскій . . .	1.507,3	1.004,9	66,7	279,9	18,6	222,6	14,7

Въ противоположность уѣздамъ Олонецкой губерніи, эти два уѣзда съ полнымъ правомъ могутъ быть названы уѣздами частнаго землевладѣнія, особенно послѣдній, въ которомъ $^2/_3$ всей площади принадлежатъ частнымъ лицамъ. Въ тѣхъ частяхъ этихъ уѣздовъ, которыя входятъ въ районъ дороги, распредѣленіе земли по категоріямъ владѣнія таково:

	въ томъ числѣ. Общ. площ. 1000 дес.	Частн. соб. 1000 дес.	%	Крестьян. общ. 1000 дес	%	Казна и др. 1000 дес.	%
Новоладожскій [2]) .	276	148,5	53,5	79,5	29	48	17,5
Тихвинскій [3]) . . .	364	238,5	65	79,5	22	46	13

[1]) См. карту съ показаніемъ категорій владѣнія.

[2]) Для варіанта на Дубовики, около 35% площади уѣзда.

[3]) Для варіанта на Тихвинъ, около 23% площади уѣзда.

Значительная часть площади этихъ уѣздовъ находится подъ лѣсами, въ Новоладожскомъ уѣздѣ около 60% а въ Тихвинскомъ даже до 75% [1]). Но лѣса эти, принадлежа главнымъ образомъ частнымъ лицамъ, въ значительной степени повырублены, особенно въ Новоладожскомъ уѣздѣ, ближайшимъ къ столицѣ и сплавнымъ путямъ. Въ Тихвинскомъ уѣздѣ лѣса сохранились лучше, ибо оттуда значительно труднѣе доставлять ихъ на рынокъ.

Населеніе. Населенъ районъ довольно рѣдко. Въ Повѣнецкомъ уѣздѣ по даннымъ переписи 1897 г. приходится 73 человѣка на 100 кв. верстъ, въ Петрозаводскомъ — 587, въ Олонецкомъ — 478 и въ Лодейнопольскомъ — 540.

Если взять населеніе 1908 года, то эти отношенія нѣсколько повысятся,—для Повѣнецкаго уѣзда до 88 человѣкъ на 100 кв. верстъ, для Петрозаводскаго до 710, для Олонецкаго до 550 и для Лодейнопольскаго до 610 человѣкъ на 100 кв. верстъ.

Въ большей своей массѣ это сельское населеніе. Горожане составляютъ: въ Повѣнецкомъ уѣздѣ 4,9% отъ всего населенія уѣзда, въ Петрозаводскомъ—15,8%, въ Олонецкомъ и Лодейнопольскомъ—по 3%. Насколько слабо населеніе этого края можно судить по сравненію съ сосѣдней Финляндіей, гдѣ на 100 кв. верстъ приходится 880 сельскихъ жителей, а городское населеніе даже Улеаборгской губ., наименѣе населенной, составляетъ почти 9% отъ всего населенія губерніи. Въ Выборской и Куопіосской губ. этотъ % гораздо выше. Принимая во вниманіе, что по естественнымъ условіямъ Финляндія нисколько не богаче Олонецкой губ., можно смѣло утверждать, что населеніе ея далеко еще не достигло возможнаго предѣла густоты.

Въ этнографическомъ отношеніи сельское населеніе въ массѣ принадлежитъ къ великорусскому племени, но по отдѣльнымъ уѣздамъ замѣчается преобладаніе инородцевъ. Такъ, въ Олонецкомъ уѣздѣ карелы почти втрое многочисленнѣе русскихъ, въ Повѣнецкомъ тѣ и другіе численно одинаковы, въ Петрозаводскомъ карелы вмѣстѣ съ чудью составляютъ почти 30% всего населенія уѣзда, а въ Лодейнопольскомъ чудь составляетъ 20% населенія уѣзда.

Размѣщено населеніе по территоріи края весьма не равномѣрно, сгруживаясь по берегамъ озеръ и по теченію рѣчекъ небольшими поселеніями, населеніе которыхъ въ среднемъ не превышаетъ 100—110 человѣкъ, имѣющихъ въ своемъ распоряженіи 12—15 домовъ.

Населеніе Тихвинскаго и Новоладожскаго уѣздовъ болѣе плотно, чѣмъ уѣздовъ Олонецкой губ.; въ Тихвинскомъ уѣздѣ на 100 кв. верстъ приходится 740 человѣкъ, а въ Новоладожскомъ 1380 человѣкъ, а если исключить городское населеніе, то въ Тихвинскомъ уѣздѣ окажется 70 чел., а въ Новоладожскомъ 1210 человѣкъ на 100 кв. верстъ.

Но въ районъ проектируемой линіи входятъ не цѣликомъ эти уѣзды, а только частью. При направленіи на Тихвинъ изъ Тихвинскаго уѣзда, въ томъ предположеніи, что сельское населеніе распредѣляется по территоріи равномѣрно, въ районъ войдетъ около 27 тыс. человѣкъ, а изъ

[1]) См. приложеніе № 3.

Новоладожскаго около 18 тыс. человѣкъ; при варіантѣ же на Дубовики населеніе Тихвинскаго уѣзда вовсе не будетъ захвачено линіей, изъ Новоладожскаго же уѣзда въ районъ дороги войдетъ около 35 тыс. человѣкъ.

Общая же численность населенія въ томъ и другомъ районѣ опредѣлится слѣдующими цыфрами:

	Варіантъ на Дубовики.		Варіантъ на Тихвинъ.	
Повѣнецкій	33	тыс. челов.	33	тыс. челов.
Петрозаводскій . .	95,9	„ „	95,9	„ „
Олонецкій	45,8	„ „	45,8	„ „
Лодейнопольскій .	52,4	„ „	52,4	„ „
Новоладожскій . .	35	„ „	18	„ „
Тихвинскій . . .	—	„ „	27	„ „

Лодейнопольскій уѣздъ принятъ здѣсь цѣликомъ на томъ основаніи, что та крайняя юго-восточная часть уѣзда, которая можетъ оказаться внѣ вліянія проектируемой дороги, занята почти нацѣло казенными лѣсами и почти лишена поселеній, вся же масса населенія уѣзда, по отношенію къ грузамъ ввознымъ, тяготѣетъ къ желѣзной дорогѣ.

Въ конечномъ итогѣ населенность районовъ опредѣлилась въ 263 тысячи человѣкъ при варіантѣ на Дубовики и въ 272 тысячи человѣкъ при варіантѣ на Тихвинъ. Но, въ сущности говоря, и въ тотъ и другой варіантъ нужно еще посчитать населеніе 5 ближайшихъ къ городу Пудожу волостей, а также и самаго города Пудожа, на томъ основаніи, что хотя этотъ уѣздъ и отдѣленъ отъ конечнаго пункта дороги, Петрозаводска, Онежскимъ озеромъ, но въ зимнее время, когда установится черезъ озеро санный путь, часть товаровъ, требуемыхъ мѣстнымъ населеніемъ, пойдетъ гужемъ изъ Петрозаводска, что происходитъ и теперь, а нѣкоторые мѣстные продукты, въ настоящее время не имѣющіе сбыта, получатъ таковой при осуществленіи дороги. Къ перваго рода грузамъ можно отнести всѣ дорогостоящіе товары, на стоимость которыхъ расходы по гужевому подвозу черезъ озеро лягутъ незначительной величиной, которые и теперь случается получать гужемъ прямо изъ Петербурга. Изъ второго рода грузовъ можно назвать дичь, масло, телятъ поеныхъ, рыбу свѣжую и т. п. Количество всѣхъ этихъ грузовъ можетъ быть принято хотя бы въ половинномъ размѣрѣ противъ того, что посчитано въ районѣ дорогѣ, или иначе говоря вмѣсто наличнаго населенія Пудожа и 5 волостей, что составляетъ около 25 тысячъ человѣкъ, взять половину, т. е. 12½ тысячъ человѣкъ. Сдѣлавъ эту поправку, опредѣлимъ населеніе варіанта на Дубовики въ 276 тысячъ и на Тихвинъ въ 285 тысячъ человѣкъ.

Сельское хозяйство.

Выше было сказано что частное землевладѣніе только въ одномъ Лодейнопольскомъ уѣздѣ имѣетъ сколько-нибудь замѣтное значеніе, въ остальныхъ же трехъ уѣздахъ Олонецкой губ., входящихъ въ районъ проектируемой линіи, оно имѣетъ ничтожное значеніе. Земли частныхъ владѣльцевъ представляютъ почти исключительно лѣса болѣе или менѣе сильно вырубленные. Что же касается собственно сельскаго хозяйства, то оно здѣсь въ полномъ забросѣ, только въ мелкихъ владѣніяхъ крестьянскаго типа существуетъ сельское хозяйство какъ таковое, въ имѣніяхъ же болѣе крупныхъ, если сѣется зерно и выкашиваются по-

косы, то только потому, что угодья эти существуютъ съ стародавнихъ временъ. Почти тоже можно сказать и о частновладѣльческихъ земляхъ Новоладожскаго и Тихвинскаго уѣздовъ. И здѣсь все дѣло въ лѣсѣ, сельскимъ же хозяйствомъ занимаются владѣльцы мелкихъ участковъ.

Сельское хозяйство на крестьянскихъ надѣлахъ находится, также какъ и на частновладѣльческихъ земляхъ, далеко не въ цвѣтушемъ состояніи и имѣетъ по преимуществу потребительный характеръ. Зерно и прочіе продукты полеводства и огородничества потребляются въ самомъ хозяйствѣ, сѣно скармливается скоту, продукты скотоводства—молоко, мясо, шерсть, шкуры, кожи, все это почти нацѣло потребляется въ самомъ хозяйствѣ и только случайно сбывается на сторону. Въ общемъ выводѣ по району, вырабатываемаго въ хозяйствѣ хлѣба не хватаетъ для годового продовольствія семьи и его приходится доставать на сторонѣ. Крестьяне, ради сведенія концовъ съ концами, должны прибѣгать къ различнаго рода промысламъ и къ продажѣ труда, который находитъ большой спросъ на лѣсныхъ заготовкахъ по вырубкѣ лѣса, по подвозу его къ мѣсту сплава, по сплаву и др. операціямъ, связаннымъ съ заготовкой лѣса и доставкой его на рынокъ.

Все сказанное относится какъ къ уѣздамъ Олонецкой губ., такъ и къ Новоладожскому и Тихвинскому уѣздамъ.

Распредѣленіе земли по угодьямъ въ хозяйствѣ крестьянъ и частныхъ владѣльцевъ выражается слѣдующимъ образомъ:

	Всего земли	Изъ нея удобной	Въ томъ числѣ. Лѣсъ.	Пах.	Сѣн.	Проч.
			въ тысячахъ десятинъ			
У частныхъ владѣльцевъ въ 4 уѣздахъ Олонецкой губ.	186,8	178,5	171,7	2,3	3,9	0,5
У крестьянскихъ обществъ	2125	1408	1188,6	86,6	128,1	4,4

Отсюда видно, что въ хозяйствѣ частныхъ владѣльцевъ пахотныя и сѣнокосныя угодья играютъ ничтожную роль, составляя около 4% удобной площади. Въ надѣльныхъ земляхъ сѣнокосныя и пахотныя земли составляютъ уже свыше 16% удобной земли, остальныя 84% приходятся на лѣсъ.

Посѣвы на земляхъ частныхъ владѣльцевъ такъ ничтожны, что о нихъ можно не говорить, тѣмъ болѣе, что значительная часть этихъ посѣвовъ производится крестьянами: что касается посѣва на крестьянскихъ надѣльныхъ земляхъ, то на нихъ высѣвается: 246,5 тыс. пудовъ ржи, 321,7 тыс. пудовъ овса и 52,6 т. пудовъ ячменя и кромѣ того незначительное количество прочихъ яровыхъ растеній, среди которыхъ только картофель, котораго садятъ около 200 т. пудовъ, имѣетъ сколько нибудь серьезное значеніе. При среднемъ урожаѣ ржи въ самъ 6,1, овса—самъ 3,9, ячменя—самъ 5,1 и картофеля—самъ 5,4, чистый сборъ этихъ растеній, за исключеніемъ сѣмянъ, составитъ: ржи 1.257 тыс. пудовъ, овса 933 т. пуд., ячменя 215,6 т. пуд. и картофеля 860 т. пудовъ.

Въ Новоладожскомъ и Тихвинскомъ уѣздахъ мы находимъ слѣдующее:

	Посѣвъ въ тысячахъ пудовъ. Рожь.	Овесъ	Ячм.	Карт.
Новоладожскій . .	157	170	12	200
Тихвинскій	148	246	25	265

Въ районѣ дороги окажется:

	Въ тысячахъ пудовъ.			
	Рожь.	Овесъ.	Ячм.	Карт.
По Новоладожскому	57	61	4,3	72
„ Тихвинскому .	34	56	5,7	61

Урожаи здѣсь не высоки. Въ среднемъ за 18 лѣтъ по Новоладожскому уѣзду обычный урожай опредѣлился въ 46 пудовъ оз. ржи съ десятины, въ 48 п. овса, 37 п. ячменя и 370 п. картофеля, а по Тихвинскому—45 п. ржи, 43 овса, 49 п. ячменя и 350 п. картофеля.

Пріемы земледѣлія.

Пріемы земледѣлія какъ въ крестьянскомъ такъ и въ частновладѣльческомъ хозяйствѣ самые несложные, примитивные. Въ сѣвооборотѣ господствуетъ трехполье съ зеленымъ паромъ, а въ уѣздахъ Олонецкой губ. кромѣ постоянныхъ полей близъ селеній, весьма распространено подсѣчное хозяйство, т. е. посѣвъ хлѣба на выжженныхъ участкахъ лѣса. Раздѣлка „подсѣкъ“ въ Новоладожскомъ и Тихвинскомъ уѣздахъ уже вывелась, — своихъ лѣсовъ у крестьянъ почти не осталось, а частные владѣльцы берегутъ свои лѣса и подъ раздѣлку подсѣкъ не даютъ.

Урожаи на подсѣкахъ довольно высокіе особенно въ тѣхъ районахъ, гдѣ для подсѣки можно выбрать участокъ хорошаго лѣса съ хорошей почвой. На хорошей подсѣкѣ можно взять 3—4 хлѣба подрядъ и получить урожай ржи въ самъ 10—12 и болѣе, и въ томъ же размѣрѣ и овса. Особенно хорошо на подсѣкахъ удается рѣпа.

Орудіями обработки служитъ соха, которая мѣстами, особенно въ Новоладожскомъ и Тихвинскомъ уѣздахъ, съ успѣхомъ замѣняется плугомъ, и борона „суковатка“, сдѣланная изъ расколотыхъ еловыхъ крыжей, сучья которыхъ служатъ зубьями. Такая борона, пожалуй, незамѣнима на подсѣкахъ, на постоянныхъ же поляхъ она является пережиткомъ и мало по малу ее начинаетъ замѣнять деревянная борона съ желѣзными зубьями. Распространеніемъ улучшенныхъ орудій и машинъ среди крестьянъ занимается земство и мѣстами его труды даютъ осязаемые результаты. Начинаетъ понемногу населеніе пріобрѣтать и искусственныя удобренія. Интересно отмѣтить, что по наблюденіямъ тихвинскаго агронома послѣ проведенія Сѣверной дор. ввозъ удобрительныхъ туковъ выросъ почти въ 20 разъ съ 400 п. въ 1901 г. до 7000 п. въ 1908 году.

Скотоводство.

Скотоводство во всемъ этомъ краѣ не имѣетъ промышленнаго значенія. Какъ въ хозяйствахъ частныхъ владѣльцевъ, такъ и крестьянъ, скотъ содержится отчасти для удовлетворенія личныхъ потребностей въ молокѣ, мясѣ, шерсти, отчасти же ради навоза, безъ котораго холодныя почвы сѣвера не даютъ урожая. Крестьянинъ старается чтобы его скотъ «натопталъ» бы побольше навоза, но прилагаетъ мало усилій къ тому чтобы улучшить свой скотъ, увеличить его производительность, Для этого нѣтъ достаточно побудительныхъ основаній,—для себя молока хватаетъ, а сбывать его некуда.

Нужно однако сказать, что не всюду это такъ, что мѣстами и здѣсь начинаютъ сознавать значеніе молочнаго хозяйства и подъ вліяніемъ этого сознанія и воздѣйствія со стороны земства, въ лицѣ агрономическаго персонала, то тутъ то тамъ возникаетъ выдѣлка сливочнаго масла,—

наиболѣе удобная форма молочнаго хозяйства для этого края, слишкомъ удаленнаго отъ рынка и слишкомъ плохо обслуженнаго удобными путями сообщенія, чтобы могъ имѣть мѣсто сбытъ на рынокъ молока въ чистомъ видѣ.

Количество скота таково:

	Лошади.	Рог. скотъ.	Овцы. и козы.	Свиньи.
Повѣнецкій [1]) . . .	4526	9537	7391	19
Петрозаводскій . .	14736	31543	22039	1202
Олонецкій . . .	8915	27056	16508	2551
Лодейнопольскій .	8320	20768	8822	195

Въ Новоладожскомъ и Тихвинскомъ уѣздахъ скотоводство носитъ такой же характеръ какъ въ уѣздахъ Олонецкой губерніи и численность его такова:

	Лошади.	Рог. скотъ.	Овцы и козы.	Свиньи.
Новоладожскій [2]) .	14292	25273	9057	117
Тихвинскій [3]) . . .	18918	45479	14433	1577

Въ тѣхъ частяхъ этихъ уѣздовъ, которыя входятъ въ районъ дороги, количество скота выразится слѣдующими цифрами:

	Лошади.	Рог. скотъ.	Овцы и козы.	Свиньи.
Новоладожскій . .	5100	9100	3240	40
Тихвинскій	4360	10450	3320	360

Въ конечномъ итогѣ количество скота при томъ и другомъ варіантѣ опредѣлится такъ:

	Лошади.	Рог. скотъ.	Овцы, козы.	Свиньи.
Варіантъ на Дубовики . . .	41597	98004	58000	4007
„ „ Тихвинъ	43407	103904	59700	4347

Итакъ если въ настоящемъ скотоводство не имѣетъ промышленнаго значенія, то это вовсе еще не значитъ что и въ будущемъ оно обречено на такое же положеніе какъ теперь. Наоборотъ, здѣсь на лицо всѣ условія для широкаго развитія молочнаго хозяйства, главнымъ образомъ маслянаго дѣла.

Промышленность. Выше было показано, что природныя условія района дороги и особенно сѣверной его части, Олонецкаго, Петрозаводскаго и примыкающаго къ нимъ съ сѣвера Повѣнецкаго уѣздовъ, особенно благопріятны для развитія съ одной стороны металлургическаго производства и добычи полезныхъ ископаемыхъ, а съ другой производствъ по обработкѣ лѣсныхъ матеріаловъ, т. е. заводовъ лѣсопильныхъ, по выработкѣ бумаж

---

[1]) Эти цифры взяты изъ губернаторскихъ отчетовъ; онѣ сильно преуменьшены, что видно изъ сравненія ихъ съ данными подворнаго учета, сдѣланнаго земскими статистиками въ 1901—2 гг.

	Лошади.	Рог. скотъ.	Овцы, козы.	Свиньи.
Повѣнецкій	4971	16806	13338	23
Петроза одскій	15307	53300	34697	842
Олонецкій	9113	33302	19990	4048
Лодейнопольскій	8779	29094	14622	640

Особенно значительна разница въ числѣ рогатаго скота и овецъ, доходящая до 27% для рог. скота и 54% для овецъ.

[2]) Варіантъ на Дубовики.

[3]) Варіантъ на Тихвинъ.

ной массы, и различныхъ продуктовъ сухой перегонки дерева. И исторія промышленности въ Олонецкомъ краѣ показываетъ, что начиная съ самыхъ отдаленныхъ временъ и до самаго послѣдняго времени, въ краѣ этомъ постоянно возникаютъ различныя промышленныя предпріятія и по истеченіи нѣкотораго времени съ неизмѣннымъ постоянствомъ рушатся. Изъ довольно многочисленныхъ предпріятій въ области металлургическаго производства въ настоящее время существуетъ одинъ только казенный Александровскій заводъ въ Петрозаводскѣ, да и этотъ заводъ не металлугическій, а снарядо-литейный и желѣзопередѣльный, работающій кстати сказать, главнымъ образомъ на Уральскомъ чугунѣ. Что касается собственно чугуноплавильныхъ заводовъ, то всѣ они прекратили свое дѣйствіе, одни совсѣмъ недавно, другіе болѣе давно. Таковы казенные заводы Кончезерскій, Валазминскій, Суоярвскій, выплавлявшіе въ годъ до 200 тыс. пудовъ чугуна всѣ вмѣстѣ. Изъ частныхъ заводовъ: *Видлицкій*, въ Олонецкомъ уѣздѣ, хорошо оборудованный и выплавлявшій свыше 500 т. пудовъ чугуна; *Святнаволокскій* заводъ, въ Повѣнецкомъ уѣздѣ, выплавлявшій до 60 т. пудовъ чугуна; *Сеговецкій*, тоже въ Повѣнецкомъ у., выплавлявшій въ послѣдній годъ существованія до 100 т. пудовъ чугуна; Туломозерскій заводъ, въ Олонецкомъ уѣздѣ, выплавившій за 4 года работы около 1.200 тыс. пудовъ чугуна.

Трудно сказать почему всѣ эти частныя предпріятія,—нѣкоторыя изъ нихъ были хорошо оборудованы и стоили дорого,—существовали недолго. Отчасти причиной то, что получавшійся чугунъ былъ очень богатъ фосфоромъ, что сообщало чугуну значительную хрупкость и понижало его техническія достоинства, но, повидимому, главной причиной неудачи всѣхъ этихъ предпріятій является отсутствіе рельсоваго пути, оторванность отъ рынка въ теченіи цѣлыхъ 7 мѣсяцевъ зимняго періода. Врядъ ли можно оспаривать, что мало-мальски крупное промышленное предпріятіе, при настоящемъ положеніи рынка съ одной стороны и общаго состоянія промышленности съ другой, не можетъ обойтись безъ желѣзнодорожнаго транспорта. Кто, въ самомъ дѣлѣ, будетъ дѣлать заказы на заводѣ, отстоящемъ за сотни верстъ отъ желѣзной дороги и въ теченіе цѣлыхъ 7 мѣсяцевъ въ году не имѣющемъ даже воднаго пути къ рынку. И съ другой стороны,—можетъ ли заводъ брать на себя отвѣтственность за срочную доставку заказа при существующихъ условіяхъ транспорта, находящагося къ тому же въ рукахъ монопольной компаніи. Конечно, крупныя предпріятія могли бы имѣть свой флотъ, но это потребовало бы крупныхъ затратъ во 1-хъ, а во 2-хъ имѣя даже свои суда, эти предпріятія все же въ теченіе большей половины года были бы отрѣзаны отъ рынка.

Изъ прочихъ промышленныхъ предпріятій, находящихся въ раіонѣ дороги, можно назвать *лѣсопильные заводы*: 4 въ Петрозаводскомъ и 2 въ Повѣнецкомъ уѣздѣ и одинъ заводъ вырабатывающій бумажную массу изъ дерева.

Этимъ исчерпывается списокъ крупныхъ промышленныхъ предпріятій въ районѣ дороги. Что касается различныхъ мелкихъ заведеній—мельницъ, кожевенныхъ заводовъ, кузницъ, мелкихъ мастерскихъ, то хотя число ихъ довольно значительно, но значеніе ихъ для грузооборота дороги—ничтожно и ихъ можно съ полнымъ правомъ игнорировать.

МВД К-ФССР
Центр. Гос. Архив
научно-справочная
библиотека
№ 10095

КАБИНЕТ
КРАЕВЕДЕНИЯ

Лѣса и лѣсное хозяйство.

Совершеннно исключительное положеніе занимаетъ въ этомъ районѣ, лѣсное дѣло. Можно безъ преувеличенія сказать, что въ настоящее время оно является здѣсь единственною крупною отраслью промышленности, что только оно даетъ громадное количество продукта, правда въ видѣ сырья, главнымъ образомъ, какъ на внутренній, такъ и на внѣшній рынокъ. Въ виду значенія лѣсного дѣла вообще для этого края и въ частности для проектируемой дороги, необходимо нѣсколько подробнѣе остановиться на немъ.

Выше было уже говорено что значительная часть территоріи района находится подъ лѣсомъ, выражая это въ цифрахъ получимъ слѣдующее:

	Площадь лѣса въ 1000 десятинахъ:			
	Казна.	Крестьяне.	Частные влад.	Всего.
Повѣнецкій .	1.912	301,8	3,4	2.217,2
Петрозаводскій	480	425,4	7,9	913,3
Олонецкій . .	299	251,7	2,1	552,8
Лодейнопольск.	271	209,7	158,4	639,1
Вытегорскій .	151	220,2 [1])	318,8	689,4
Всего . . .	3.113	1.408,8	490	5.011,8

Если исключить Повѣнецкій и Вытегорскій уѣзды, находящіеся внѣ сферы вліянія проектируемой линіи, то общая площадь лѣса въ 3 уѣздахъ все же превыситъ 2 милліона дес. Кромѣ того въ Новоладожскомъ уѣздѣ въ районѣ дороги находится около 230 тыс. дес. лѣса, изъ которыхъ 145 тыс. принадлежатъ частнымъ владѣльцамъ, 75 тыс.—крестьянскимъ обществамъ и 10 тыс.— казнѣ. Что касается Тихвинскаго уѣзда, то, въ пяти ближайшихъ къ линіи волостяхъ, по сообщенію агронома уѣзднаго земства, г. Качановскаго, насчитывается около 273 тыс. дес. лѣса принадлежащаго казнѣ, крестьянскимъ обществамъ и частнымъ владѣльцамъ, на долю которыхъ приходится не менѣе 70% этой площади, т. е. около 190 тыс. дес. Такимъ образомъ, въ конечномъ итогѣ, площадь лѣса въ районѣ дороги можетъ быть опредѣлена въ $2^1/_2$ мил. десятинъ.

На самомъ дѣлѣ та площадь, съ которой лѣсные матеріалы будутъ тяготѣть къ проектируемой дорогѣ, должна быть даже нѣсколько увеличена, въ силу того, что дрова и нѣкоторые другіе сортименты будутъ итти къ линіи сплавомъ не только съ указанной площади, но и со значительно большаго пространства, захватываемаго системою сплавныхъ рѣкъ, пересѣкаемыхъ дорогой, вверхъ по теченію отъ мѣста пересѣченія.

Въ настоящее время лѣсные матеріалы изъ лѣсовъ трехъ поименованныхъ уѣздовъ Олонецкой губ. и указанныхъ волостей Новоладожскаго и Тихвинскаго, поступаютъ на рынокъ исключительно водою, при чемъ въ большей своей части эти матеріалы сначала сплавляются розсыпью до извѣстнаго пункта, откуда уже бревна связываются въ плоты и идутъ въ видѣ гонокъ въ Петербургъ, а дрова погружаются на барки, которыя буксируются пароходами и конной тягой также въ Петербургъ. Только небольшое, сравнительно, количество лѣсныхъ матеріаловъ поступаетъ, минуя сплавъ, прямо изъ лѣса въ барки. Скажу, кстати, что изъ Повѣнецкаго уѣзда, имѣющаго громадную площадь лѣса въ 2.200 тыс. десятинъ,

[1]) Только по 7 волостямъ.

лѣсные матеріалы имѣютъ сбытъ во 1-хъ къ Бѣлому морю по рѣкамъ Выгу въ с. Сороки и р. Кеми—въ г. Кемь, во 2-хъ къ Онежскому озеру и въ 3-хъ въ Финляндію. Во всякомъ случаѣ главнымъ рынкомъ для Олонецкой губ. служитъ Петербургъ.

На удобныхъ лѣсныхъ почвахъ Олонецкой губ. растетъ лѣсъ высокаго качества. Благодаря преобладанію песчаныхъ почвъ въ губерніи, преобладаютъ насажденія сосны, дающей прекрасный строевой матеріалъ. До сихъ поръ въ казенныхъ дачахъ сохранился корабельный лѣсъ. Въ среднемъ для всей площади казенныхъ дачъ запасъ лѣса не менѣе 20 куб. саж. на десятинѣ. Крестьянскіе лѣса Олонецкой губ. не отличаются отъ казенныхъ по своимъ качествамъ, ибо только недавно, сравнительно, крестьяне получили право продавать лѣсъ на срубъ изъ своихъ дачъ и всего десятокъ лѣтъ какъ въ крестьянскихъ лѣсахъ начались заготовки дровъ и бревенъ. Лѣса частныхъ владѣльцевъ, расположенные, къ тому же, въ ближайшихъ къ рынку мѣстахъ и въ очень благопріятныхъ для сплава условіяхъ, въ значительной мѣрѣ уже повырублены и какъ разъ за счетъ наиболѣе цѣнныхъ сортиментовъ—строевого лѣса. Вѣроятно, запасъ, въ среднемъ на всю площадь, не превышаетъ 10 куб. саж. на десятинѣ. По отзыву лѣсовладѣльцевъ лѣса въ этомъ районѣ чрезвычайно быстро достигаютъ спѣлости и уже въ возрастѣ 40 лѣтъ лѣсъ представляетъ недурной дровяникъ.

Лѣсные грузы.

Главнымъ грузомъ по вывозу, на который можетъ разсчитывать проектируемая дорога, это лѣсной грузъ и даже болѣе опредѣленно—дрова. На какое же количество дровъ можетъ разсчитывать дорога? Прежде всего она получитъ все имѣющееся количество **„горныхъ дровъ“**, т. е. такихъ, которыя поступаютъ на желѣзную дорогу прямо изъ лѣсу, минуя сплавъ. Количество этихъ дровъ, конечно, весьма приблизительно, можетъ быть опредѣлено такимъ образомъ: въ настоящее время разстояніе гужевого подвоза для горныхъ дровъ равно, въ среднемъ изъ нѣсколькихъ показаній, для р. Свири—15 верстамъ, а въ отдѣльныхъ случаяхъ до 17 верстъ; иначе говоря есть разсчетъ везти за 15 верстъ дрова гужемъ и грузить ихъ прямо въ барку даже въ томъ случаѣ, если бы ихъ можно было сплавить по рѣчкѣ, при меньшемъ разстояніи гужевог подвоза. Горные дрова цѣнятся дороже на рынкѣ и затѣмъ при гужевой доставкѣ, конечно, не бываетъ вовсе урона, который достигаетъ для березы, при сплавѣ на большія разстоянія, до 40% [1]).

Горные дрова.

Однако, ради осторожности, мы примемъ **въ среднемъ для всей линіи** гужевой подвозъ не въ 15 верстъ, а только въ 12, исходя изъ того соображенія, что съ удаленіемъ отъ рынка увеличивается провозная плата по ж. д., что, при прочихъ равныхъ условіяхъ, должно вызывать сокращеніе района гужевой подвозки. Но на дѣлѣ мы имѣемъ 2 обстоятельства, вліяющихъ въ сбратную сторону: во 1-хъ болѣе дешевый трудъ въ районахъ, дальнѣйшихъ отъ рынка,—разница стоимости заготовки и вывозки 1 куб. сажени дровъ на 10—15 верстъ доходитъ до 1 р. слишкомъ, въ районѣ Лодейнаго Поля съ одной стороны и верхняго теченія рѣчекъ Важинки и Ивины съ другой, а во 2-хъ болѣе низкую оцѣнку древесины

[1]) См. матеріалы стр. 334—335.

въ районахъ, болѣе отдаленныхъ отъ судоходныхъ рѣкъ,—разница для ближайшихъ къ Свири и удаленныхъ отъ нея казенныхъ дачъ доходитъ до 3 р. на куб. саж. березы и до 3 р. на куб. саж. хвойныхъ дровъ.

Слѣдовательно, если принять районъ тяготѣнія горныхъ дровъ въ 12 верстъ по обѣ стороны дороги, то общая площадь этого района будетъ равна длинѣ линіи, помноженной на 24 т. е. $265 \times 24 = 6360$ кв. верстъ, или почти 640 тысяч. десятинъ. На самомъ дѣлѣ районъ этотъ будетъ нѣсколько меньше, ибо часть пути, отъ Дубовиковъ до р. Паши, линія проектирована не далѣе 8 верстъ, въ среднемъ, отъ Ладожскаго озера и на другомъ концѣ пути, отъ Петрозаводска, линія только съ 35-ой версты отходитъ далѣе чѣмъ на 15 в. отъ Онежскаго озера. Сдѣлавъ эта поправки и допуская, что изъ за Свири будутъ также возить горные дрова на жел. дорогу, въ части линіи отъ р. Ояти до пересѣченія р. Свири, мы опредѣлимъ районъ непосредственнаго тяготѣнія дровъ къ желѣзной дорогѣ въ 5980 [1]) кв. верстъ или около 600 тыс. десятинъ. Не вся эта площадь однородна въ смыслѣ качества лѣса. Первыя 100 верстъ отъ Петрозаводска линія пересѣкаетъ исключительно лѣса казны и крестьянъ, гдѣ при оборотѣ рубки въ 100 лѣтъ можно получить не менѣе 20 куб. саж. съ десятины. Послѣднія же 165 верстъ линія проходитъ почти исключительно по дачамъ частнаго владѣнія, лишь отчасти задѣвая казенные лѣса и надѣлы бывшихъ помѣщичьихъ крестьянъ. Дачи частныхъ владѣльцевъ въ этомъ районѣ сильно опустошены и разсчитывать на сколько нибудь значительную производительность ихъ нельзя. Вѣроятно на первые годы, предполагая, что въ дальнѣйшемъ владѣльцы лѣсовъ могутъ перейти къ правильному хозяйству, выходъ будетъ не болѣе 10 куб. саж. съ десятины. Затѣмъ изъ общей площади нужно отбросить около 30% на неудобныя земли, % которыхъ, кстати сказать, въ этой послѣдней части пути, въ предѣлахъ Новоладожскаго уѣзда, будетъ выше чѣмъ въ первой, ибо тутъ расположенъ рядъ обширныхъ торфяныхъ болотъ.

Принимая оборотъ рубки въ 100 лѣтъ,—что, конечно, нѣсколько много, ибо въ лѣсахъ этого района не менѣе 20% лиственнаго лѣса, для котораго достаточенъ оборотъ рубки въ 60 лѣтъ,—получимъ площадь къ годичной рубкѣ въ 1560 дес. въ части засвирской и въ 2640 дес. въ предсвирской. Исходя изъ того положенія, что въ вырубку пойдутъ лучшія части лѣса, можно было бы смѣло принять для всей, назначенной къ рубкѣ площади, запасъ въ 20 куб. саж. на десятинѣ и такимъ образомъ исчислить общее количество лѣса на 4200 десятинахъ въ 84 тыс. кубич. саж., но мы, ради осторожности, посчитаемъ запасъ въ 20 к. саж. только для засвирской части, а для предсвирской только въ 10 куб. саж. Это въ общемъ итогѣ даетъ $57\frac{1}{2}$ тысячъ кубическихъ саженей или $18\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ, считая вѣсъ кубической

---

[1]) $265 \times 12 = 3180$ к. в., отъ Дубовиковъ до Паши 60 верстъ по линіи и ширина около 8 верстъ, что составитъ 480 кв. верстъ; отъ Петрозаводска до 35-ой версты ширина полосы до озера не болѣе 8 верстъ, что составитъ 280 кв. верстъ и остальная часть пути 170 верстъ при ширинѣ полосы въ 12 верстъ составитъ площадь въ 2040 кв. верстъ, а всего 5980 кв. в.

сажени въ 300 пудовъ. Въ сущности говоря эта цифра, при всей своей огромности, вовсе не представляетъ чего нибудь чрезвычайнаго. Ниже будетъ показано, что по Николаевской дорогѣ къ Петербургу идетъ около 16 милліоновъ дровъ, а по Карельской дорогѣ въ Финляндіи, отъ Іоенсу до Выборга, на протяженіи 290 верстъ отправляется свыше 24 мил. пудовъ лѣсныхъ грузовъ и въ томъ числѣ свыше 13 мил. пудовъ дровъ.

Водоплавныя дрова.

Но этимъ не будутъ исчерпаны лѣсные грузы, могушіе поступить на желѣзную дорогу. Довольно значительное количество дровъ, пропсовъ, балансовъ перейдетъ на жел. дорогу во всѣхъ пунктахъ, гдѣ она пересѣчетъ сплавныя рѣчки. Если мы обратимся къ работѣ дѣйствующихъ желѣзныхъ дорогъ, напр. Николаевской, а также и Сѣверной, то замѣтимъ, что всѣ станціи, расположенныя на пересѣченіи желѣзной дороги и рѣчки, отправляютъ болѣе или менѣе значительное количество дровъ: Любань, находящаяся на р. Тигодѣ отправляетъ отъ 1 до 2 милліоновъ пудовъ дровъ, Бабино—на р. Равани отъ 1 до $2^1/_2$ милліоновъ, Чудово—на р. Кересть до 3 милліоновъ пудовъ и т. д. За исключеніемъ небольшого сравнительно количества горныхъ дровъ, это все водоплавныя дрова, сплавляемыя только до линіи жел. дороги, гдѣ они выгружаются и идутъ въ Петербургъ уже по желѣзной дорогѣ. Очевидно желѣзная дорога представляетъ такія преимущества, что промышленники, учитывая ихъ предпочитаетъ выгружать дрова съ воды на желѣзную дорогу. Тоже наблюдается и на Сѣверной дорогѣ,—ст. Назья, находящаяся на р. того же имени, отправляетъ около 1 милліона пудовъ дровъ уже на 3-й годъ работы дороги, ст. Черенцово беретъ съ р. Сяси свыше милліона пудовъ и т. д Нужно полагать, что тоже будетъ и на проектируемой линіи, которая пересѣчетъ на своемъ пути много крупныхъ и мелкихъ сплавныхъ рѣкъ и рѣчекъ.

Выше уже говорилось, что изысканія по линіи были сдѣланы отъ Званки на Лодейное поле и дальше на Петрозаводскъ и затѣмъ была сдѣлана рекогносцировка отъ Лодейнаго поля на Тихвинъ.

Варіантъ на Дубовики.

Попробуемъ теперь сравнить оба эти варіанта въ смыслѣ отвлеченій дровъ съ воды и прежде всего попытаемся рѣшить вопросъ на какое количество дровъ можетъ разсчитывать желѣзная дорога въ томъ случаѣ если она пересѣчетъ рѣки Оять, Пашу, Сясь въ нижнемъ теченіи, т. е. при варіантѣ на Дубовики.

Въ среднемъ изъ показаній нѣсколькихъ лицъ, показаній весьма близкихъ, хотя данныхъ въ разное время и полученныхъ при условіяхъ исключающихъ возможность взаимнаго соглашенія показывающихъ, количество дровъ, проходящихъ сплавомъ по этимъ рѣкамъ, вмѣстѣ съ ихъ притоками, можетъ быть изчислено въ среднемъ за послѣдній десятокъ лѣтъ:

для р. Ояти въ 50 тыс. куб. саженей.
„ „ Паши „ 120 „ „ „
„ „ Сяси „ 90 „ „ „

И кромѣ того „горныхъ“ дровъ: около 10 тыс., куб. саж. на Ояти и 10—15 тысячъ куб. саж. на Пашѣ.

Изъ этого количества въ тотъ же годъ успѣваютъ погрузить въ барки и доставить въ Петербургъ отъ 75 до 80%, остальные же 20—

25% заготовленнаго за зиму количества дровъ, остаются на берегу и уже только весной слѣдующаго года, по первой водѣ, доставляются въ Петербургъ. По отзывамъ лѣсопромышленниковъ то обстоятельство, что значительное количество дровъ въ совершенно готовомъ видѣ, находятся сравнительно недалеко отъ рынка, въ видѣ мертваго фонда, весьма неблагопріятно отражается на торговлѣ дровами, ибо, не говоря уже о потеряхъ промышленниковъ, принужденныхъ держать значительныя суммы въ видѣ этого мертваго дровянаго фонда, они безсильны вліять этимъ фондомъ, достигающимъ 400 тысячъ сажень швырковыхъ дровъ, на зимнія цѣны дровъ. И лѣсопромышленники единогласно завѣряютъ, что всѣ эти оставшіеся на зиму дрова на биржахъ [1]) рѣкъ Ояти, Паши, Сяси, пойдутъ на желѣзную дорогу для доставки въ Петербургъ. Болѣе того, лѣсопромышленники полагаютъ, что если бы дорога прошла именно въ сказанномъ мѣстѣ, то вслѣдствіе многихъ удобствъ, которыя представляетъ желѣзнодорожная доставка дровъ, передъ водной, не только эти 400 тысячъ саженей были бы вѣрнымъ грузомъ для желѣзной дороги, но на нее поступало бы не мало дровъ и изъ того количества, которое въ настоящее время перевозится на баркахъ. Иначе говоря, по ихъ мнѣнію желѣзная дорога отниметъ часть дровъ у воды.

Попробуемъ подсчитать насколько это вѣрно.

Расходы по доставкѣ дровъ водою колеблятся въ зависимости отъ состоянія воды, степени сухости дровъ, и породы ихъ. Барка обыкновенныхъ размѣровъ (21 саж. длины и 4 с. ширины) вмѣщаетъ, при полной осадкѣ въ 10 четвертей, до 600 сажень швырковыхъ „годовалыхъ“, т. е. перезимовавшихъ на берегу, березовыхъ дровъ. Но такія условія бываютъ только весной въ теченіе, примѣрно, перваго мѣсяца послѣ начала навигаціи. Затѣмъ вода спадаетъ, полной осадкой барки итти не могутъ и грузоподъемность ихъ падаетъ. Вообще говоря, при среднихъ условіяхъ, можно считать, что сырыхъ березовыхъ дровъ барка вмѣщаетъ: при 7 четвертяхъ осадки 350 сажень, при 8 четвертяхъ 400 саж. и при 10 четвертяхъ до 500 саж. Сухихъ дровъ процентовъ на 20 больше. Сосновыхъ или еловыхъ дровъ идетъ на 20% больше. За барку, вмѣстѣ съ нагрузкой, приходится платить съ Паши, или Ояти 600—700 рублей. На швырковую сажень расходъ по доставкѣ въ Петербургъ колеблется отъ 1 р. до 1 р. 80 коп. и даже до 2 руб., въ среднемъ же на березовый швырокъ расходъ этотъ ложится 1 р. 50 коп. Расходъ при желѣзнодорожной доставкѣ, считая: вмѣстимость 750 пудоваго вагона въ 14 1/2 сажень, обойдется: тарифъ до 30 верстъ въ $^1/_{40}$ и дальше до 310 верстъ въ $^1/_{100}$ съ пуда и версты, погрузку вагона въ 2 р. 50 коп., станціонные сборы въ 75 коп. съ вагона, „темныя деньги“ въ 50 коп. съ вагона, выразится слѣдующими цифрами:

тарифъ	17 р. 25 к.	$(^3/_4 + 155 \times ^1/_{100})$ 750
нагрузка	2 „ 50 „	
станціонные расходы	— „ 75 „	
„темныя деньги“ .	— „ 50 „	
Итого .	21 р. — к.	

[1]) Биржей называютъ ту площадь, на которой складываютъ выгруженныя изъ рѣки дрова.

По разсчету на сажень это составитъ 1 р. 44 коп. Слѣдовательно, доставка дровъ по желѣзной дорогѣ, обойдется если и не дешевле, то и не дороже чѣмъ водой. Конечно, нужно ожидать, что съ проведеніемъ желѣзной дороги судовладѣльцы и пароходчики понизятъ плату за доставку дровъ. Съ другой стороны нужно учитывать и то обстоятельство, что въ Петербургѣ, благодаря обилію притоковъ Невы и каналовъ, при барочной доставкѣ дровъ, промышленникъ имѣетъ возможность подвести дрова болѣе или менѣе близко къ мѣсту поставки, что значительно удешевляетъ гужевой подвозъ, сравнительно со стоимостью подвоза со станціи желѣзной дороги, но и за всѣмъ тѣмъ нѣтъ основаній думать, что желѣзная дорога не получитъ дровъ, разъ что она пересѣчетъ сплавныя рѣки Оять, Пашу, Сясь тамъ, гдѣ происходитъ выгрузка сплавленныхъ дровъ на берегъ и откуда идетъ погрузка ихъ на барки.

Но если можно съ увѣренностью говорить о томъ, что дорога получитъ извѣстное количество дровъ съ этихъ рѣкъ, то нельзя уже разсчитывать на то, что дрова пойдутъ на ж. дорогу съ цѣлаго ряда слѣдующихъ рѣчекъ, пересѣкаемыхъ ею дальше къ сѣверу за р. Оятью, а именно съ Шоткусы, Шамекши, Янеги, Яндебы и др. болѣе мелкихъ, ибо дорога пересѣкаетъ эти рѣчки въ разстояніи какого нибудь десятка верстъ отъ Свири, откуда удобный сплавъ въ баркахъ, затѣмъ рѣчки эти протекаютъ почти исключительно по дачамъ частныхъ владѣльцевъ, въ значительной мѣрѣ уже повырубленныхъ и наконецъ значительная часть дровъ изъ района, обслуживаемаго этими рѣчками можетъ итти непосредственно на желѣзную дорогу, минуя сплавъ. Во всякомъ случаѣ если здѣсь что и поступитъ на жел. дорогу, то очень немного, ибо по всѣмъ этимъ рѣчкамъ сплавляется ежегодно около 30 тыс. куб. саженей дровъ, въ томъ числѣ около 10—12 тысячъ по Янегѣ, 4—5 тысячъ по Шоткусѣ, 3—4 тысячи по Яндебѣ, 2—3 тысячи по Шамекшѣ и 1—2 тысячи по Каномѣ.

Со Свири конечно дрова не перейдутъ на жел. дорогу, ибо они здѣсь уже въ баркахъ и нѣтъ никакого смысла перегружать дрова изъ барокъ въ вагоны.

Къ сѣверу отъ Свири линія пересѣкаетъ р. Ивину и нѣсколько мелкихъ ея притоковъ. Имѣется полное основаніе думать, что дрова, которыя будутъ сплавляться по этимъ рѣчкамъ, выше пересѣченія ихъ желѣзной дорогой, всецѣло перейдутъ на эту послѣднюю. Основаніе это таково. Линія пересѣкаетъ р. Ивину верстахъ въ 45—50 отъ ея впаденія въ Свирь; отсюда до верховьевъ ея еще около 60 верстъ. Весь этотъ путь требуетъ отъ 1 до 2 мѣсяцевъ, для сплава дровъ, а отъ истока Ивины до Ладвы [1]) менѣе половины этого времени. При сплавѣ дровъ часть ихъ неизбѣжно теряется и эта потеря идетъ почти исключительно за счетъ березовыхъ дровъ, которыя не выдерживаютъ продолжительнаго сплава, набухаютъ и тонутъ. Особенно великъ бываетъ уронъ отъ «топляка» когда сплавляется «карбинная» береза и когда сплавъ затянется и вода въ рѣчкахъ потеплѣетъ. Не трудно видѣть, что если дрова будутъ выгружены изъ рѣки въ мѣстѣ пересѣченія ихъ желѣзною дорогою, то уронъ березы будетъ значительно меньше, чѣмъ въ томъ случаѣ если

[1]) Пункъ пересѣченія р. Ивины дорогою.

гнать ихъ до устья. Разница въ % «топляка» можетъ дойти до 18—20, ибо при продолжительности сплава въ 3 недѣли березовый топлякъ составляетъ 8—10 %, а при сплавѣ въ 1½—2 мѣсяца 20—25%, а «карбинная» береза даетъ даже до 40% топляка. Кромѣ того и самый сплавъ на болѣе короткое разстояніе стоитъ дешевле, чѣмъ на далекое.

Доставка дровъ по желѣзной дорогѣ отъ р. Ивины обойдется въ слѣдующую сумму: отъ Петербурга до Ивины 330 верстъ (114+216), провозъ съ пуда обойдется въ 3.65 коп., или вагонъ въ 750 п.—27 р. 37 коп., нагрузка вагона 2 р. 50 коп., станціонные расходы и проч. 1 р. 25 коп., а всего 31 р. 22 коп. или же 2 р. 22 коп. съ сажени березоваго швырка. Доставка той же сажени березовыхъ дровъ на баркѣ отъ устья р. Ивины, т. е. верстъ на 40 южнѣе чѣмъ мѣсто пересѣченія рѣки Ивины и желѣзной дороги, обходится отъ 1 р. 80 к. до 2 р. 25 коп., въ зависимости отъ состоянія воды въ каналахъ,—если можно итти полной осадкой, т. е. на 10 четвертей, когда въ барку помѣщается до 500 саж. березоваго швырка, то доставка будетъ стоить 2 р. съ сажени, а если воды мало и можно грузить только до 9 и даже до 8 четвертей, тогда и цѣна поднимается [1]).

Слѣдовательно, если доставка водой обходится и дешевле, то не на много; но нужно принять во вниманіе, что сплавъ на лишнихъ 40 верстъ во первыхъ, ложится не менѣе какъ 5 коп. на сажень швырка, а во 2-хъ значительно увеличиваетъ потерю отъ топляка, % на 18—20, а это значитъ, что изъ каждыхъ 100 сажень, прошедшихъ въ мѣстѣ пересѣченія линіи и рѣки, на мѣсто погрузки въ барки придетъ только 80—82 сажени, учитывая это придется пожалуй признать, что выгоднѣе дрова выгрузить на берегъ на мѣстѣ пересѣченія и везти по желѣзной дорогѣ, чѣмъ гнать ихъ до мѣста погрузки въ барки.

Должно оговориться, что подобныхъ же выгодъ для сосновыхъ и еловыхъ дровъ дорога не представитъ, ибо они даютъ небольшой % топляка и на барку ихъ помѣщается почти на 20 %, больше чѣмъ березовыхъ дровъ, но зато дорога привлечетъ къ себѣ такой грузъ какъ шпалы и весь экспортный продуктъ—пропсы, балансы и особенно осиновые кряжи, которые почти не выносятъ сплава, какъ изъ за большого % урона, такъ и потому что сплавной матеріалъ уже не имѣетъ той цѣнности какъ „горный“.

Въ настоящее время сплавъ по р. Ивинѣ не великъ, всего около 10 тыс. куб. саженей дровъ, преимущественно хвойнаго сухоподстоя и около 50 тыс. бревенъ. Но дрова идутъ въ сравнительно небольшомъ

---

[1]) Вмѣстимость барки размѣрами 21 саж. длины и 4 саж. ширины:

при осадкѣ въ 8 четв. отъ 350 до 420, въ среднемъ 390 с. берез. шв.
„ „ „ 9 „ „ 425 „ 500 „ 460 „ „ „
„ „ „ 10 „ „ 500 „ 560 „ 530 „ „ „

Расходъ барковладѣльца слагается изъ:

платы за нагрузку не менѣе	80 р.
буксировка отъ устья Ивины до Свирицы	90 „
Каналами отъ Свирицы до Шлиссельбурга	140 „
Невой до Петербурга	25 „
Обратно 30+120+125	275 „
Рабочіе на баркѣ въ рейсъ	275 „
Погашеніе барки	30 „
Итого	915 р.

количествѣ главнымъ образомъ потому, что лиственныя породы терпятъ большой уронъ при продолжительномъ сплавѣ. Система рѣки Ивины захватываетъ громадную площадь почти исключительно казенныхъ лѣсовъ и къ мѣсту пересѣченія ея желѣзной дорогою могло бы быть сплавлено много лѣса.

Далѣе можно разсчитывать, что съ осуществленіемъ дороги усилится заготовка дровъ изъ дачи Горнаго вѣдомства по р. Шуѣ, впадающей въ 9 верстахъ отъ Петрозаводска въ оз. Лигмозеро, соединяющееся протокомъ съ заливомъ, на берегу котораго расположенъ городъ. Нынѣ, за отсутствіемъ сбыта, дрова почти не идутъ по Шуѣ и сплавляется только строевой лѣсъ, но разъ откроется возможность сбыта дровъ, они пойдутъ по Шуѣ, которая пересѣкаетъ всю горнозаводскую дачу и беретъ начало въ лѣсахъ Финляндіи. Количество дровъ, которое можетъ дать Шуя, изчисляется лѣснымъ управленіемъ горнозаводской дачи по меньшей мѣрѣ въ $1^1/_2$ мил. пудовъ.

Варіантъ на Тихвинъ.

Разсмотримъ теперь другой варіантъ—отъ Лодейнаго поля на Тихвинъ, или на Черенцово. При такомъ направленіи площадь, съ которой лѣсные грузы будутъ поступать непосредственно на желѣзную дорогу, минуя сплавъ, будетъ больше чѣмъ для перваго варіанта вслѣдствіе того, что здѣсь линія будетъ полностью работать въ обѣ стороны, тогда какъ тамъ только съ одной, ибо съ другой стороны линіи, на нѣкоторомъ ея протяженіи подходитъ берегъ озера.

Переходя къ опредѣленію площади района тихвинскаго направленія, необходимо замѣтить, что это послѣднее трассировано отъ Тихвина берегомъ р. Капши на дер. Пойкина, далѣе лѣвымъ берегомъ р. Ояти до д. Суббоченицы и оттуда на Лодейное поле, гдѣ этотъ варіантъ сливается съ разсмотрѣннымъ выше. Разстояніе Тихвинъ—Лодейное Поле опредѣлено въ 150 верстъ, а Тихвинъ—Погра—около 180 верстъ. Другой варіантъ отъ Тихвина прямо къ Сѣверу на дер. Суббоченицы сокращаетъ разстояніе до Погры, съ заходомъ въ Лодейное Поле, до 160 верстъ, и примѣрно такое же разстояніе получилось бы, если провести линію отъ дер. Пойкино прямо на Погру, минуя Лодейное поле, которое оставалось бы при этомъ верстахъ въ 30 отъ жел. дороги. Можетъ быть, при окончательномъ установленіи линіи, если будетъ отдано предпочтеніе направленію не на Дубовики, а на Тихвинъ,—было бы полезно прослѣдить направленіе отъ ст. Черенцово берегомъ р. Паши на д. Суббоченицы и дальше на Погру. Это направленіе равно приблизительно 150 в.

Въ сущности говоря, площадь района гужевого подвоза дровъ къ желѣзной дорогѣ, а равнымъ образомъ и количество „горныхъ“ дровъ и балансовъ, при этомъ направленіи мало чѣмъ будетъ отличаться отъ выведеннаго нами выше количества при направленіи на Дубовики, т. е. будетъ равно примѣрно 57 тысячамъ куб. саж., а вѣроятно нѣсколько больше, ибо хотя лѣса въ этой части лучше сохранились чѣмъ въ приладожскомъ районѣ, но зато здѣсь почти отсутствуютъ казенные лѣса и много крестьянскихъ надѣльныхъ земель бѣдныхъ лѣсомъ.

Попробуемъ теперь подсчитать, какое количество дровъ при этомъ варіантѣ перейдетъ съ воды на желѣзную дорогу въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ линія пересѣкаетъ рѣки Сясь, Пашу, Оять.

По свѣдѣніямъ съ мѣстъ, изъ общаго количества дровъ сплавляемыхъ по р. Ояти, исчисляемаго, какъ мы только что видѣли, въ 50 тысячъ куб. саж., около $^3/_4$ заготовляется выше дер. Пойкина и только $^1/_4$ часть этого количества заготовляется ниже Пойкина, иначе говоря выше Пойкина заготовляется около 38 тыс. куб. саж., ниже ея—12 тысячъ. Изъ 120 тыс. куб. саж. дровъ, сплавляемыхъ по р. Пашѣ, 70%, или около 80—85 тыс. куб. саж., заготовляется выше сліянія Паши съ Капшею, а остальныя 35—40 тысячъ куб. саж. ниже. Что касается р. Сяси, то линія на Тихвинъ пересѣкаетъ не Сясь, а Тихвинку, на которой сплавъ розсыпью вообще не великъ и разсчитывать на отвлеченіе съ нея дровъ на жел. дорогу, не приходится. Съ Ояти же и Паши, въ томъ предположеніи, что не всѣ дрова перейдутъ съ воды на жел. дорогу въ мѣстѣ пересѣченія, а только одна береза, можно разсчитывать на полученіе не менѣе 16 тыс. куб. саж. (изъ 38000, т. е. около 43%) дровъ съ Ояти и 34 тыс. куб. саж. съ Паши, а всего около 50000 куб. саж., или 15 милліоновъ пудовъ. На самомъ дѣлѣ вѣроятно будетъ больше, ибо во 1-хъ заготовка березовыхъ дровъ навѣрно усилится, разъ получится возможность заготовлять ихъ съ меньшимъ уронамъ, благодаря сокращенію сплава, а кромѣ того на жел. дорогу перейдетъ и часть пропсовъ и балансовъ.

Что касается вопроса выдержатъ ли желѣзнодорожную перевозку дрова съ этихъ разстояній, то сомнѣваться въ этомъ нельзя, ибо отъ Петербурга черезъ Тихвинъ до мѣста пересѣченія линіей рѣки Паши всего 207 верстъ, и рѣки Ояти—293 версты, что значительно меньше того пробѣга, который совершаютъ дрова по Сѣверной дорогѣ, по которой дрова идутъ отъ Суды (423 в.), а отъ Тешемли (309 верстъ) ихъ поступаетъ уже около полумилліона пудовъ. Съ Ояти отъ дер. Пойкина доставка дровъ до Петербурга обойдется въ слѣдующую сумму:

$$(0{,}75 + \tfrac{263}{200})\ 750 = 25 \text{ р. } 35 \text{ к. тариф.}$$

2 „ 50 „ нагрузка.

— „ 75 „ } станц.

— „ 50 „ } расходъ.

а всего въ 29 р. 10 к. за вагонъ, или два рубля за сажень березоваго швырка. Сравнивая стоимость водной доставки отъ устья Ояти, опредѣленной нами въ 1 р. 50 коп., найдемъ, что она обходится дешевле почти на 50 коп. съ сажени. Но нельзя считать, что эти 50 коп. представляютъ тотъ барышъ, который получится при отправкѣ водой сравнительно съ отправкой по желѣзной дорогѣ, нужно принять во вниманіе расходы по сплаву отъ Пойкины до Сермакса и тотъ уронъ дровъ на утопъ, который падаетъ на этотъ путь. Расходы по сплаву можно принять не болѣе какъ въ 50 коп. на куб. сажень, ибо этотъ расходъ падаетъ примѣрно копѣйкой съ версты и сажени; что же касается урона то учесть его очень трудно, даже невозможно, ибо дрова даютъ уронъ не прямо пропорціональный времени сплава, а прогрессивно растущій и затѣмъ % тонущихъ дровъ зависитъ отъ характера древесины,—о чемъ уже говорилось выше. Во всякомъ случаѣ это превышеніе урона не будетъ больше 10% отъ первоначальнаго количества дровъ. Если

слѣдовательно, принять стоимость кубической сажени березовыхъ дровъ въ верховьяхъ Ояти въ 7—8 руб., на берегу рѣки, считая вмѣстѣ съ пеномъ, то убытокъ отъ топляка на разстояніи отъ Пойкина до Сермакса будетъ копѣекъ въ 70—80 на куб. сажень. А общая потеря лѣсопромышленника выразится въ 1 р. 20 к.—1 р. 30 коп. на куб. саж., или 20—25 коп. на сажень швырка. Ясно, что для промышленника выгоднѣе спустить дрова по водѣ до Сермакса и потерять 20—25 к. на швырковой сажени, чѣмъ сохранить этотъ четвертакъ на сплавѣ, но терять полтинникъ на тарифѣ.

Но часть дровъ всетаки будетъ выгружаться около дер. Пойкина для дальнѣйшаго слѣдованія по жел. дорогѣ, именно березовыя дрова преимущественно въ количествѣ 15—16 тысячъ куб. саж., или около 5 милл. пудовъ.

Для системы рѣки Паши получается иное. Стоимость провоза сажени березоваго швырка по желѣзной дорогѣ, отъ мѣста пересѣченія линіей р. Паши до Петербурга, будетъ равна 1 р. 53 коп., т. е. стоимости доставки водой съ Паши до столицы, а принимая въ разсчетъ меньшій уронъ отъ утопа и сокращеніе расходовъ по сплаву, что составитъ въ общей сложности не менѣе 2 р. на куб. саж. березы, или около 40 к. на швырокъ, окажется, что выгоднѣе будетъ выгрузить дрова здѣсь, а не гнать ихъ до устья рѣки. Нѣкоторый плюсъ въ пользу ж. дороги представляетъ еще и то обстоятельство, что пятью—десятью верстами выше линія пересѣчетъ р. Капшу, притокъ Паши, и можетъ здѣсь перехватить дрова сплавляемыя по рѣкѣ выше пересѣченія. Желѣзнорожный тарифъ отъ этого пункта будетъ около 1 р. 76 к. съ сажени березоваго швырка, т. е. на 20—30 к. больше чѣмъ водная доставка съ устья Паши, но выгода лѣсопромышленника отъ уменьшенія расходовъ по сплаву и урона на утопъ превыситъ эту потерю. Для желѣзной же дороги то обстоятельство, что грузъ съ системы р. Паши будетъ поступать не на одну станцію, какъ на Ояти, а на двѣ, имѣетъ, конечно, извѣстныя преимущества.

Установить то количество дровъ, которое перейдетъ съ Паши и Капши на жел. дорогу очень трудно, но нужно полагать, что оно будетъ не менѣе того количества, которое не успѣваютъ вывезти на баркахъ къ Петербургу, т. е. около 25—30 тысячъ куб. саженей, что составитъ 7—8 милліоновъ пудовъ.

Разсчитывать на то, что при направленіи на Тихвинъ, часть дровъ съ р. Ивины перейдетъ на жел. дорогу, уже не приходится, ибо оттуда стоимость доставки будетъ настолько высока, что не представится никакого разсчета брать дрова съ рѣки. Тутъ могутъ быть только случайныя поступленія изъ опоздавшей партіи, да развѣ еще спеціально березовыя дрова, что впрочемъ сомнительно. Доставка, отъ пересѣченія съ Ивиной, откуда до Петербурга будетъ около 425 верстъ, обойдется около 2 р. 40 к. на сажень швырка, а отъ устья р. Ивины въ среднемъ обходится въ 2 р, или на 40 коп. дешевле. Сохраненіе же на сплавѣ и уронѣ на утопъ не можетъ на р. Ивинѣ достигать 2 р. на куб. сажень.

Что касается дровъ отъ Петрозаводска, то доставка въ Петербургъ обходится около 2 р. 70 коп. на сажень швырка, а слѣдовательно, при

средней стоимости березоваго швырка, въПетербургѣ въ 6 р. будетъ разсчетъ вести его изъ Петрозаводска при цѣнѣ на мѣстѣ не дороже 3 рублей.

Сравненіе обоихъ варіантовъ.

Сравнивая теперь эти два направленія т. е. Петрозаводскъ—Лодейное поле—Дубовики и Петрозаводскъ—Лодейное поле—Тихвинъ, придется признать, что первое можетъ разсчитывать на большее количество лѣсныхъ грузовъ, собственно говоря дровъ и балансовъ, чѣмъ второе. При первомъ направленіи поступитъ:

горныхъ дровъ	18	мил. пудовъ
съ рѣкъ Ояти, Паши, Сяси . .	15	„ „
„ „ Ивины	2	„ „
отъ Петрозаводска	1.5	„ „
а всего . .	36.5	мил. пуд.

а при второмъ

горныхъ дровъ	18	мил. пудовъ
съ Паши и Ояти	13	„ „
отъ Петрозаводска	1.5	„ „
а всего .	32.5	„ „

Разница въ пользу перваго направленія 4 милліона пудовъ.

Нужно сказать, что въ числѣ этихъ 32—36 милліоновъ пудовъ, и въ томъ и въ другомъ случаѣ, 18 мил. пудовъ горныхъ дровъ являются новымъ грузомъ и только остальные 14—18 милліоновъ отнимаются отъ воды.

Перевозка бревенъ.

Если можно съ увѣренностью разсчитывать на массовыя перевозки дровъ, по проектируемой дорогѣ, въ какомъ бы направленіи она ни прошла, то нельзя того же сказать относительно бревенъ. Въ самомъ дѣлѣ доставка 6—7 вершковаго бревна 3-хъ саженной длины, съ устья р. Ояти обойдется, считая только тарифъ, въ 92 коп, принимая, что на девятисотъ пудовую платформу помѣщается 50 бревенъ и что тарифъ стоитъ на 185 верстъ 46 руб. (45 р. 75 к.). Очевидно, нѣтъ никакого разсчета брать бревна съ воды и погружать на жел. дор., ибо сплавъ отъ Ояти до Петербурга обходится въ 35 к. съ бревна, т. е. чуть ли не втрое дешевле, а если считать еще связку въ плоты, по 8 коп. съ бревна, то все же сплавъ обойдется въ два слишкомъ раза дешевле, чѣмъ по желѣзной дорогѣ, не говоря уже о томъ, что тутъ еще будутъ расходы по подвозкѣ бревна съ берега и погрузкѣ его на платформу.

Съ устья р. Важинки (265 верстъ по жел. дор.) провозъ бревна стоитъ 1 р. 15 коп., считая только тарифъ, а по водѣ это будетъ стоить 30 коп., Отъ Петрозаводска провозъ по жел. дорогѣ обойдется около 1 р. 40 коп. (380 верстъ), а сплавомъ по водѣ—около 60 коп.

Вообще, разъ что бревно попало на воду, то оказывается невыгоднымъ брать его на жел. дорогу. Невыгодно это не только въ устьяхъ рѣчекъ, гдѣ бревна вяжутся въ плоты, но и въ верховьяхъ, гдѣ они идутъ розсыпью, ибо бревна не тонутъ и обычно сплавъ ихъ ложится 10—15 коп. на бревно, даже при большихъ разстояніяхъ сплава. Только въ исключительныхъ случаяхъ, напр., по рѣкѣ Ивинѣ, гдѣ сплавъ дорогъ, —70 коп. съ бревна, уже есть разсчетъ везти бревно по жел. дор., ибо

расходъ по доставкѣ его въ Петербургъ тѣмъ или инымъ способомъ почти одинаковъ, около 1 р. 20 коп. съ 6 вершк. бревна 3-хъ саженной длины.

Перевозка досокъ.

Нѣтъ также основаній думать, что доски и брусья пойдутъ по желѣзной дорогѣ изъ тѣхъ мѣстъ, откуда они могутъ итти въ баркахъ, ибо баркой доставка обойдется по крайней мѣрѣ вдвое дешевле чѣмъ по желѣзной дорогѣ. Но это еще вовсе не значитъ, что лѣсопильные заводы нѣтъ разсчета ставить при желѣзной дорогѣ, напротивъ, нужно полагать, что въ глухихъ, лишенныхъ судоходныхъ путей районахъ, имѣются всѣ условія для постановки лѣсопильныхъ заводовъ.

Переходя къ учету другихъ мѣстныхъ грузовъ, могущихъ пойти на вывозъ, необходимо сказать нѣсколько словъ о постановкѣ торговли въ краѣ.

Торговля.

Торговая дѣятельность развита въ краѣ весьма слабо, чему причинами служатъ съ одной стороны малочисленность населенія какъ сельскаго такъ и городского, предъявляющаго лишь слабый спросъ на различнаго рода продукты ввоза, а съ другой стороны отсутствіе въ краѣ избытка произведеній сельскаго хозяйства и обрабатывающей промышленности, могущихъ итти на вывозъ. Изъ продуктовъ вывозной торговли можно указать на рыбу, которая вылавливается въ Онежскомъ и др. озерахъ и въ нѣкоторыхъ рѣкахъ и идетъ въ количествѣ десятковъ тысячъ пудовъ въ Петербургъ; затѣмъ **дичь**, въ сравнительно значительныхъ количествахъ и теперь вывозимую отсюда на столичный рынокъ; изъ ближайшихъ къ Петербургу районовъ идутъ грибы, ягоды, сѣно, огородныя овощи въ небольшихъ количествахъ. Въ болѣе значительныхъ количествахъ, изчисляемыхъ сотнями тысячъ пудовъ, вывозится ивовая кора [1]), идущая на кожевенные заводы. Между прочимъ одинъ изъ крупныхъ скупщиковъ коры въ Лодейнопольскомъ уѣздѣ высказалъ соображеніе, что съ проведеніемъ желѣзной дороги этотъ промыселъ будетъ поставленъ въ значительно лучшія условія чѣмъ геперь и несомнѣнно разовьется. Въ настоящее время кора доставляется въ Петербургъ водою въ баркахъ, и изъ болѣе удаленныхъ отъ Свири мѣстъ кору удается отправить въ Петербургъ только черезъ годъ послѣ того какъ она собрана, ибо приходится ждать зимы чтобъ вывезти ее къ мѣсту погрузки въ барки. Съ проведеніемъ жел. дороги кора будетъ подвозиться къ станціямъ еще лѣтомъ, частью же по зимнему первопутку и, слѣдовательно, на рынокъ кора попадетъ, въ худшемъ случаѣ, черезъ 6—7 мѣсяцевъ послѣ сбора, а это обстоятельство, кромѣ сокращенія расходовъ по капиталу, лежащему въ корѣ больше года, при настоящемъ положеніи дѣла, повыситъ и разцѣнку коры, ибо годовалая водоплавная кора на 20 и 30% дешевле свѣжей, доставленной по сухопутью.

Вывозятся также въ незначительныхъ количествахъ продукты кустарничества, среди которыхъ видное мѣсто занимаетъ посуда.

Говоря о вывозѣ района необходимо упомянуть также о транзитныхъ грузахъ, поступающихъ сюда для слѣдованія въ столицу изъ Поморья. Въ прежнее время, до проведенія Архангельско—Вологодской

[1]) По словамъ одного изъ скупщиковъ коры, изъ одного только Лодейнопольскаго уѣзда идетъ 800000 пудовъ коры.

ж. д., черезъ Олонецкую и Петербургскую губ. шло довольно значительное количество рыбы, дичи, пушного товару изъ Поморья, за которыми ѣздили крестьяне-торговцы изъ Петрозаводскаго преимущественно уѣзда и отвозили главнымъ образомъ въ Петербургъ, частью на мѣстныя ярмарки. Количество вывозимой рыбы опредѣлялось въ милліонъ пудовъ. Теперь это дѣло почти упало и архангельскій трактъ, по которому зимой шла нескончаемая вереница подводъ, въ настоящее время совершенно заглохъ. Теперь съ Поморья въ Петербургъ гужемъ идетъ только самое незначительное количество товара, и только для мѣстныхъ потребностей привозится на ярмарки нѣсколько десятковъ тысячъ пудовъ рыбы. Главная же масса рыбы, дичи, пушного товара вывозится съ Поморья по архангельской дорогѣ. Но нѣтъ сомнѣнія, что если-бы была осуществлена дорога на Петрозаводскъ, то весь товаръ, собираемый въ Кеми, Сумскомъ посадѣ, Сорокахъ, поступалъ бы въ Петрозаводскъ, ибо это былъ бы болѣе прямой путь для этого товара, чѣмъ черезъ Архангельскъ. Равнымъ образомъ и тѣ продукты, которые теперь идутъ въ Поморье черезъ Архангельскъ, пойдутъ черезъ Петрозаводскъ.

Чтобы закончить съ мѣстными грузами по вывозу, минуя лѣсные грузы, о которыхъ было сказано выше, упомяну о произведеніяхъ Александровскаго казеннаго завода въ Петрозаводскѣ, который вывозитъ въ разные годы различное количество снарядовъ и др. грузовъ, въ среднемъ же около 80—100 тыс. пудовъ въ годъ. Судя по тѣмъ свѣдѣніямъ о стоимости провоза, на судахъ Онежскаго об-ва, грузовъ Александровскаго завода, въ Петербургъ и изъ Петербурга, которыя даны управленіемъ завода, нужно полагать, что съ осуществленіемъ дороги всѣ грузы, минуя воду, пойдутъ по желѣзной дорогѣ. Въ самомъ дѣлѣ, въ 1906 г. провозъ 90448 п. обошелся въ 12705 р., или по 14 к. съ пуда, въ 1907 г. 52316 п.—8117 р. или по 15½ к. съ пуда, въ 1908 г. 74408 п. за 14516 р. или 19½ к. за пудъ.; это составитъ среднюю ставку на пудо-версту въ $^1/_{27}$ к. въ 1906 г. $^1/_{24}$ к. въ 1907 г. $^1/_{20}$ к. въ 1908 г. Очевидно желѣзная дорога будетъ съ успѣхомъ конкурировать съ водой, при подобныхъ размѣрахъ фрахта.

Нѣтъ никакого сомнѣнія въ томъ, что дорога получитъ значительное количество груза въ видѣ различнаго рода строительныхъ матеріловъ—плитняка, мрамора, гранита и др. въ такомъ обиліи разсѣянныхъ по всей территоріи края. Достойно удивленія, что Олонецкіе мраморы, при всей ихъ красотѣ и добротности, при ихъ близости къ Петербургу, находятъ себѣ такой слабый сбытъ. И нужно думать, что съ осуществленіемъ дороги мраморы эти получатъ болѣе широкій сбытъ не только въ Петербургъ, но и за границу. Однако учитывать эти вѣроятные грузы мы остерегались и приняли къ перевозкѣ только 100 тысячъ пудовъ.

Ввозные грузы. Переходя къ ввозу различныхъ грузовъ, на первое мѣсто придется поставить хлѣбъ, который, главнымъ образомъ въ видѣ ржаной муки, частью зерна, поступаетъ для мѣстнаго потребленія. Въ главѣ XIII Матеріаловъ съ достаточной подробностью выяснены вопросы производства зернового хлѣба мѣстнымъ населеніемъ и его потребленія; я не буду здѣсь входить въ подробности этого вопроса и скажу только, что еже-

годно Олонецкая губернія ввозитъ значительное количество хлѣба въ мукѣ и въ зернѣ и въ частности крестьяне 4-хъ уѣздовъ, Повѣнецкаго, Петрозаводскаго, Олонецкаго и Лодейнопольскаго покупаютъ около 1½ милліона пуд. хлѣба. Въ настоящее время главная масса хлѣба идетъ водою къ пристанямъ р. Свири и Онежскаго озера и оттуда уже гужемъ развозится по деревнямъ и селамъ. Небольшая только часть Повѣнецкаго уѣзда получаетъ хлѣбъ изъ Финляндіи, съ ближайшихъ ст. Карельской жел. дороги. Конечно, болѣе или менѣе значительная часть покупаемаго хлѣба и въ будущемъ пойдетъ по водѣ, но несомнѣнно, что большая часть этого количества перейдетъ на жел. дор. въ силу того, что жел. дорога обслужитъ большій районъ чѣмъ суда, что жел. дорога повезетъ хлѣбъ круглый годъ, а водою его можно возить не болѣе 5—5½ мѣс., а это позволитъ торговцамъ не затрачивать денегъ на запасы хлѣба на зиму; наконецъ, желѣзная дорога позволитъ, вѣроятно, пріобрѣтать болѣе дешевый сибирскій хлѣбъ, который могъ бы приходить сюда лишь по окончаніи навигаціи.

Что касается прочихъ грузовъ, то количество ихъ можно, думается, съ большей вѣроятностью опредѣлить слѣдующимъ образомъ: Сѣверная дорога дала въ 1908 г. 2½ милліона пудовъ грузовъ прибытія на станціи Званка—Череповецъ включительно, изъ которыхъ около 1¼ милліона пудовъ приходилось на хлѣбъ и столько же на прочіе грузы; такое же отношеніе между грузами было и въ 1907 и 1908 г.г. Отъ Званки до Череповца всего 311 верстъ, слѣдовательно, на версту дороги прочіе, кромѣ хлѣба, грузы прибытія составляютъ 4000 пудовъ. Сдѣлавъ разсчетъ по этой нормѣ для 265 верстъ протяженія проектируемой дороги, получимъ цифру въ 1060 тыс. пудовъ, которая выражаетъ вѣроятное количество грузовъ по прибытію на все протяженіе линіи. На самомъ дѣлѣ это количество будетъ нѣсколько больше въ силу того, что хотя населеніе Олонецкихъ уѣздовъ нѣсколько слабѣе Тихвинскаго уѣзда, но это компенсируется въ 1-хъ тѣмъ, что здѣсь больше городского населенія, потребленіе котораго выше чѣмъ сельскаго и какъ разъ на счетъ дорогихъ продуктовъ, а во 2-хъ тѣмъ, что кромѣ населенія уѣздовъ, пересѣкаемыхъ жел. дорогой, она будетъ обслуживатъ также Повѣнецкій уѣздъ съ 30-ю тысячнымъ населеніемъ и часть Пудожскаго.

Примѣрно такая же цифра получится если мы будемъ исходить изъ разсчетовъ душевого потребленія различнаго рода продуктовъ ввоза. Такъ напр. сахара потребляется, въ среднемъ на душу обоего пола сельскаго населенія, 12 ф., а на 276 тысячъ душъ варіанта на Дубовики это составитъ свыше 82 тыс. пудовъ, а такъ какъ среди грузовъ по прибытію сахаръ составляетъ всего 8½ %, то количество этихъ послѣднихъ будетъ равно 960 тыс. пудовъ. Но на самомъ дѣлѣ этого рода грузовъ должно быть больше, на томъ основаніи, что въ районъ, кромѣ сельскаго населенія входитъ еще населеніе 4 городовъ съ 20 тыс. жителей, потребленіе коихъ значительно превышаетъ потребленіе сельскихъ жителей. Съ такой поправкой разница между количествомъ грузовъ прибытія, опредѣленныхъ тѣмъ и другимъ путемъ исчезаетъ. Поясню, что сахаръ принятъ для основанія разсчета потому, что потребленіе этого продукта

поддается весьма точному учету, чего нельзя сказать про другіе продукты и кромѣ того этотъ продуктъ потребляется въ довольно замѣтномъ количествѣ и потребленіе его имѣетъ массовый характеръ.

Среди прибывающихъ на станціи Сѣверной дороги грузовъ, въ нашей таблицѣ выдѣлены особо только такіе, которые приходятъ въ болѣе или менѣе замѣтныхъ количествахъ; такіе грузы составляютъ немногимъ болѣе $^1/_2$ всѣхъ грузовъ (кромѣ хлѣбныхъ) по прибытію и въ процентномъ отношеніи они даютъ такой рядъ:

	Сахаръ.	Кирпичъ.	Спиртъ.	Сельдь.	Масла.	Мануф.	Желѣзо.	Чугунъ.
Въ %	8,5	9	6	2,2	3	2	2,6	1,8

Исходя изъ этихъ отношеній и принимая абсолютное количество сахара, для нашей линіи, въ 85 тыс. пудовъ, получимъ для нѣкоторыхъ прочихъ грузовъ слѣдующія цифры:

	Сахаръ.	Кирпичъ.	Спиртъ.	Сельдь.	Масла раст.	Мануф.	Желѣзо.	Чугунъ.
тысячи пудовъ	85	90	60	22	30	20	76	18

Укажемъ еще, что почти тѣ же цифры получатся если взять другой привозный продуктъ потребленія—растительное масло; по массовымъ даннымъ потребленіе его на ѣдока равно 0,1 пуда въ годъ, а для всего населенія района—26,3 тыс. пудовъ, что весьма близко къ тѣмъ 30 тыс. пудовъ, которые стоятъ въ нашемъ ряду, особенно если еще сдѣлать поправку на усиленное потребленіе этого масла городскимъ населеніемъ.

Теперь является вопросъ, какое же количество изъ этихъ грузовъ останется на водѣ, и какое перейдетъ на желѣзную дорогу? Вопросъ этотъ рѣшить крайне трудно, прямо таки невозможно, ибо слишкомъ многими причинами обусловлено слѣдованіе грузовъ тѣмъ или инымъ путемъ. Одно несомнѣнно, что желѣзная дорога возьметъ большую половину грузовъ, вѣроятно не менѣе $^3/_4$, оставивъ пароходную доставку только для селеній, находящихся у пристаней и только на 5 мѣсяцевъ навигаціи. Въ конечномъ итогѣ общее количество этихъ грузовъ прибытія можно принять въ милліонъ пудовъ.

Главнымъ грузомъ прибытія на проектируемой дорогѣ, подобно тому какъ это замѣчается на Сѣверной, будетъ хлѣбъ. По даннымъ подвернаго опроса 1901—1902 гг. крестьянами 4 уѣздовъ Олонецкой губ. было куплено около $1^1/_2$ милліона пудовъ хлѣба, что составляетъ около 8 п. покупного хлѣба на ѣдока; по такому разсчету на все населеніе района, въ 276 тыс. душъ обоего пола, потребуется 2200 тыс. пудовъ. Мѣстное крестьянское населеніе, по массовымъ даннымъ, потребляетъ 19 пудовъ хлѣба на ѣдока, а по бюджетнымъ даннымъ даже 24 пуда, производство же хлѣба въ своемъ хозяйствѣ, считая рожь и ячмень, которые всецѣло идутъ на продовольствіе, достигаетъ, за вычетомъ сѣмянъ, въ хозяйствахъ 4 уѣздовъ Олонецкой губерніи, 1.500 тыс. пудовъ, что дастъ около 8 пудовъ на ѣдока. Слѣдовательно, потребность въ покупномъ хлѣбѣ достигаетъ 11 п. на ѣдока. Сопоставляя послѣднюю цифру съ опредѣленной выше (8 п. на душу) остается предполо-

жить, что или сборъ въ своемъ хозяйствѣ нѣсколько выше чѣмъ показано, что весьма возможно, ибо урожайность для ржи взята весьма скромная—въ самъ—6, а для ячменя въ самъ—5, или же что преувеличено потребленіе, или, наконецъ, пропущена при учетѣ часть купленнаго хлѣба. Вѣроятно не будетъ далеко отъ истины предположить, что тутъ имѣли мѣсто всѣ 3 возможности и въ виду этого повысить количество потребнаго хлѣба со стороны до 2750 тыс. пудовъ, что составитъ 10 пудовъ на душу.

Но мѣстные крестьяне расходуютъ еще довольно значительное количество ржаной муки для своего скота и главнымъ образомъ для лошадей, которымъ во время усиленной работы, при вывозѣ лѣсныхъ матеріаловъ изъ лѣса и вообще при извозѣ,—даютъ кромѣ овса еще и печеный хлѣбъ. Учесть количество муки, пріобрѣтаемой спеціально для лошадей довольно затруднительно; судя по бюджетнымъ даннымъ, гдѣ указано, что въ 8 хозяйствахъ было пріобрѣтено 173 п. ржаной муки для 11 лошадей, что составитъ 15 пудовъ на 1 рабочую лошадь, а также по сообщенію свѣдующихъ лицъ, количество муки, потребной для лошадей, находящихся въ районѣ дороги, можно опредѣлить въ 500 тысячъ пудовъ, что составитъ около 12 пудовъ на 1 рабочую лошадь.

Такимъ образомъ всего потребуется до $3^1/_4$ милліоновъ пудовъ привознаго хлѣба, изъ какового количества можно условно принять для водной перевозки 1 мил. пудовъ и для желѣзнодорожной 2250 т. пуд.

Чтобы нѣсколько освѣтить вопросъ о вѣроятной работѣ проектируемой дороги, посмотримъ, какъ работаютъ сосѣднія Сѣверная и Карельская линіи. Мы беремъ эти линіи, а не Архангельско-Вологодскую вслѣдствіе того, что эта послѣдняя имѣетъ узкую колею.

Сѣверная дорога.

Если обратиться къ вѣдомостямъ о количествѣ грузовъ малой скорости прибывающихъ и отправляемыхъ по отдѣльнымъ станціямъ, такъ окажется, что всѣ станціи, отъ Званки (114 верстъ отъ Петербурга) до Череповца (444 в. отъ Петербурга), послѣдовательно развиваютъ свой грузооборотъ за три года, что работаетъ эта дорога (1906—1908 гг.). Такъ напр. Череповецъ имѣлъ грузовъ малой скорости въ 1906 г. 495 т. п., въ 1907 г.—940 т. пуд., въ 1908 г. 1.208 т. п. считая прибытіе и отправленіе. Тихвинъ за эти же годы далъ грузооборотъ—606 т. п., 1.539 т. п. 1.581 т. п. Станція Ефимовская: 605 т. п., 1829 т. п. и 2.400 т. п. Станція Суда: 80 т. п, 388 т. п. 685 т. п. Станція Череповецъ 76 т п. 1361 т. п. и 1.158 т. п. и т. д. Всѣ же 16 станцій:

	Получили грузовъ	Отправили грузовъ	Всего
Въ 1906 г.	702.920	2.951.826	3.654.746
„ 1907 „	1.835.309	8.443.163	10.278.472
„ 1908 „	2.493.357	9.334.233	11.827.590

Ростъ грузооборота, какъ видимъ, довольно таки значительный и особенно между первымъ и вторымъ годомъ работы дороги, когда грузооборотъ этихъ станцій возросъ почти втрое (на 185%).

Посмотримъ, за счетъ какихъ грузовъ идетъ этотъ ростъ. Начнемъ съ грузовъ отправленія.

Грузы отправленія Сѣверной дороги.

	Хлѣбные грузы	Лѣсные грузы всѣ вообще	дрова въ т. числѣ	соль	стекло	сѣно
въ 1906 г.	277.276	2.511.280	2.132.870	15.521	—	269
„ 1907 „	493.332	7.487.087	6.442.909	15.449	82.829	26.701
„ 1908 „	530.359	7.459.227	6.294.934	27.933	175.649	357.722

Слѣдовательно, главнымъ грузомъ являются лѣсные матеріалы и дрова преимущественно, на которыя падаетъ 84% всѣхъ лѣсныхъ матеріаловъ и 67% всѣхъ грузовъ по отправленію за 1908 годъ. Немногимъ болѣе полумилліона пудовъ составляютъ хлѣбные грузы и 357 т. пудовъ сѣно. Прочіе грузы шли въ еще меньшемъ количествѣ. Просматривая станціи отправленія лѣсныхъ грузовъ и въ частности дровъ, мы замѣтимъ, что какъ дрова, такъ и доски идутъ со всѣхъ этихъ станцій, начиная съ Череповца и еще болѣе отдаленныхъ станцій, въ Петербургъ и Новый Портъ. Это обстоятельство имѣетъ большое значеніе для проектируемой дороги, ибо Череповецъ находится уже въ 440 верстахъ отъ Петербурга, т. е. значительно дальше чѣмъ отъ Петрозаводска до Петербурга черезъ Дубовики (372 верстъ) и немногимъ ближе чѣмъ отъ Петрозаводска до Петербурга черезъ Тихвинъ (около 460 в.). Слѣдовательно, по аналогіи съ Сѣверной дорогой, можно думать, что дрова, не говоря уже о болѣе дорогихъ сортиментахъ—пропсахъ, балансахъ, пиловочномъ матеріалѣ, выдержатъ желѣзнодорожный тарифъ отъ Петрозаводска до Петербурга.

Сѣверная дорога тотчасъ же по открытіи движенія перевозила отъ ст. Череповецъ до Званки включительно 2 милліона пудовъ дровъ и балансовъ, а въ слѣдующемъ году количество дровъ утроилось.

Скажу кстати здѣсь же, чтобы не возвращаться къ этому вопросу ниже, что по Николаевской дорогѣ, которая провозитъ также не мало, дровъ въ столицу, станціи до Торбино включительно везутъ дрова исключительно въ направленіи къ Петербургу, начиная же со станціи Боровенка, находящейся въ 311 в. отъ Петербурга и 398 в. отъ Москвы, часть дровъ идетъ на Москву, а уже отъ Угловки (247 в. отъ Петерб.) почти всѣ дрова идутъ на Москву, къ Петербургу же идетъ лишь очень небольшое количество дровъ.

Нужно думать, что въ Москвѣ цѣны на дрова стоятъ болѣе высокія чѣмъ въ Петербургѣ, почему она и стягиваетъ дрова изъ болѣе широкаго района чѣмъ Петербургъ.—Во всякомъ случаѣ и изъ движенія дровъ по Николаевской дорогѣ видно, что они выносятъ перевозку далѣе чѣмъ за 300 верстъ [1]).

Грузы прибытія Сѣверной дороги.

Переходимъ теперь къ грузамъ по прибытію. Общее количество грузовъ малой скорости, прибывшихъ на 16 станцій Сѣверной дороги, расло за 3 года въ такомъ видѣ: въ 1906 г. 702920 п., въ 1907—1835309 п. и въ 1908 г.—2493357 п., или выражая это въ %: 100, 240 и 355. Слѣдовательно, привозъ различныхъ грузовъ за 3 года работы дороги увеличился въ $3^1/_2$ раза. Главнымъ грузомъ по ввозу является хлѣбъ, котораго было ввезено за 3 года: 398331 п., 849670 и 1247478 п., что составитъ половину всѣхъ грузовъ малой скорости. Слѣдующимъ

[1]) Вотъ свѣдѣнія за послѣднія 10 лѣтъ о перевозкѣ дровъ по Н. ж. д. (См. стр. 35).

по количеству грузомъ является кирпичъ (112 т. пудовъ), затѣмъ сахаръ (105 т. п.), спиртъ (73 т. п.); чугунъ не въ дѣлѣ, желѣзо всякое, мануфактура, масла растительныя, сельдь соленая — всѣ эти грузы приходятъ приблизительно въ равныхъ количествахъ — около 30 т. п. каждый грузъ. Грузы прочихъ наименованій приходятъ уже въ меньшихъ количествахъ чѣмъ поименованные.

Изъ отдѣльныхъ станцій выдѣляются, конечно, города Тихвинъ и Череповецъ, первый съ 844 т. пудовъ привоза (въ 1908 г.) и второй съ 532562. Интересно отмѣтить, что, не смотря на то, что Череповецъ стоитъ на самой Маріинской системѣ, что мимо него проходитъ весь этотъ безконечный караванъ барокъ, везущихъ волжскій хлѣбъ къ столицѣ, онъ всетаки ввозитъ хлѣбъ и по желѣзной дорогѣ; и съ каждымъ годомъ все въ большемъ количествѣ: въ 1906 г. всего $7^1/_2$ т. пуд., въ 1907 г. въ 6 разъ больше—48 т. пуд., а въ 1908 г. уже $116^1/_2$ т. пуд., или въ 15 разъ больше чѣмъ въ 1906 г. Правда, Тихвинъ ввозилъ за эти годы гораздо больше—161 т. п., 373 т. п. и 515 т. п., но, какъ видимъ, ростъ привоза хлѣба въ Тихвинъ шелъ не такъ интенсивно, какъ въ Череповецъ. Это даетъ намъ право сдѣлать весьма важное для проектируемой дороги заключеніе, что много данныхъ за то, что, не говоря уже о селеніяхъ, лежащихъ вдали отъ пристаней, можно разсчитывать, что даже въ пункты, имѣющіе пристани, хлѣбъ въ большихъ количествахъ пойдетъ по желѣзной дорогѣ. И вообще, не только хлѣбъ, а и другіе товары, которые, до проведенія Сѣверной дороги, шли въ Череповецъ, очевидно главнымъ образомъ водой, послѣ проведенія ея пошли по жел. дорогѣ. Таковы, напр., сахаръ, который, очевидно, весь перешелъ

СТАНЦІИ.	верстъ до Петербурга	Количество дровъ, корней, фашинъ и друг. (тысячи пудовъ).									
		1908	1907	1906	1905	1904	1903	1902	1901	1900	1899
Тосно . . .	50	50	20	180	17	14	37	261	462	31	28
Ушаки . . .	59	1633	56	25	194	98	93	63	102	25	112
Любань . .	78	1138	1166	1180	989	1874	1689	1349	2090	1211	1143
Померанье. .	84	300	198	142	22	141	190	306	844	689	470
Бабино. . .	94	2539	2228	1020	797	1025	555	659	1052	1003	1843
Чудово. . .	111	3080	2217	2290	2780	3042	1743	809	1760	1069	1600
Волхово . .	118	765	601	175	320	224	101	222	537	285	265
Гряды. . . .	133	1234	1186	931	991	660	556	344	505	283	519
М. Вишера .	152	1799	1736	1535	669	732	408	225	120	208	554
Бурга . . .	170	1101	1027	1466	794	961	705	838	460	688	470
Веребье . .	185	995	1341	933	341	374	477	489	342	174	180
Торбино . .	197	1538	1816	1089	552	467	429	536	633	712	458
Боровенка .	211	957	1061	1129	666	721	876	714	693	481	522
Окуловка. .	229	254	302	69	50	121	96	219	201	134	125
Угловка . .	247	106	401	354	136	145	119	90	100	218	437

на жел. дорогу уже со второго года ея существованія, а также спиртъ, мануфактура, желѣзо и др. Для всѣхъ этихъ грузовъ доставка по жел. дор. имѣетъ такія преимущества передъ водной доставкой, что они постепенно переходятъ съ воды на жел. дорогу.

Заканчивая обзоръ ввоза различныхъ грузовъ, обращу вниманіе на то, что уже на второй годъ работы дороги начинаютъ выдѣляться нѣкоторыя станціи своей интенсивной работой изъ ряда прочихъ, конечно, кромѣ городовъ Тихвина и Череповца. Таковы ст. Бабаево, Ефимовская, имѣвшіе почти по 200 т. п. привоза въ 1908 г. и Званка съ 335 т. п. привоза.

Работа Карельской жел. дороги.

Переходимъ къ разсмотрѣнію Карельской дороги, построенной въ 1892—94 г. съ общимъ протяженіемъ Выборгъ—Іоенсу въ 291,5 верстъ а отъ Петербурга до Іоенсу—411 верстъ; участокъ Петербургъ—Выборгъ построенъ въ 1862 г. Грузовое движеніе по всей линіи Карельской дороги выражается въ слѣдующихъ цифрахъ (тонны):

	1897	1903	1905	1906	1907
Отправленіе . .	186.784	520.988	507.910	491.661	531.572
Прибытіе . . .	74.162	150.915	137.726	168.059	183.685
Всего . . .	260.910	671.903	645.636	659.720	715.257

принимая цифры 1897 г. за 100:

Отправленіе .	100	280	272	263	285
Прибытіе . .	100	202	185	226	248
Всего . .	100	257	247	252	274

Итакъ, за 10 лѣтъ, съ 1897 по 1907 г. грузовое движеніе по отправленію возросло почти въ 3 раза, (на 285%), а по прибытію въ $2^1/_2$ раза (на 248%), въ общей сложности грузооборотъ возросъ на 274%, достигнувъ въ 1907 г. солидной величины въ 715.257 тоннъ или 43 милліона пудовъ. Въ общемъ итогѣ грузооборота грузы по отправленію составляли въ 1897 г. 71,5%, а въ 1907 г. 74,5%, т. е. почти $^3/_4$ грузооборота падало на грузы по отправленію.

Сопоставимъ такія же цифры для 10 конечныхъ станцій Карельской дороги отъ Сердоболя до Іоенсу:

перевезено тоннъ грузовъ малой скорости:

	1897	1903	1905	1906	1907
Отправленіе . .	36.388	58.254	69.410	72.014	87.625
Прибытіе . . .	32.782	65.895	55.542	62.425	82.021
Всего . . .	69.170	124 149	124.952	134.439	169.706

принимая цифры 1897 г. за 100;

Отправленіе .	100	160	191	198	241
Прибытіе . .	100	201	170	190	250
Всего . . .	100	180	181	194	245

Мы видимъ отсюда, что вся дорога въ цѣломъ развиваетъ свой грузооборотъ нѣсколько быстрѣе, чѣмъ сѣверный ея участокъ, протяженіе

котораго 130 верстъ, т. е. около ½ всей линіи. Но съ другой стороны мы замѣчаемъ, что за послѣдніе годы, съ 1903 по 1907, ростъ грузооборота совершается интенсивнѣе какъ разъ на этомъ сѣверномъ участкѣ и особенно сильно возросъ грузооборотъ за послѣдній отчетный годъ, 1907, когда грузы и отправленія и прибытія возросли по сравненію съ предшествовавшимъ сразу на 50%.

Не всѣ станціи этого сѣвернаго участка дороги работали одинаково интенсивно; если исключить Сердоболь, начальную станцію, то по размѣрамъ грузооборота выдѣляется станція Вяртсиля, давшая въ 1897 г. свыше милліона пудовъ, а въ 1907 г. свыше 1½ мил. пудовъ груза. Маткаселькя, поднявшая свой грузооборотъ съ 250 тыс. пудовъ въ 1897 г. почти до милліона къ 1907 г. и конечная ст., Іоенсу, имѣвшая въ 1897 г. около 600 тыс. пудовъ, а въ 1907 г. около 1400 тыс. пудовъ груза. Просматривая таблицу [1]), въ которой даны грузы отдѣльныхъ наименованій по ввозу и вывозу, замѣтимъ любопытное явленіе, что среди грузовъ по вывозу выдающееся значеніе имѣютъ продукты по выработкѣ бумажной массы и при этомъ количество этого груза постоянно растетъ. Такъ въ 1897 г. только Сердоболь отправлялъ около 200 тыс. пудовъ бумажной массы, прочія 4 станціи около 1500 пудовъ. Къ 1903 г. Сердоболь увеличилъ отправку до 350 тыс. п. и Іоенсу до 85 тыс. п.; въ 1905 г. Сердоболь далъ свыше 720 тыс. п., Іоенсу сократила до 72 тыс. п., а Вяртсиля дала 200 тыс. п.; въ этомъ же году начала отправлять бумажную массу и Маткаселькя, давшая 60 тыс. п.; въ 1907 г. всѣ эти 5 станцій отправили уже свыше 1.200 тыс. пудовъ бумажной массы. Сопоставляя отправку дровъ, замѣтимъ, что количество ихъ нѣсколько возросло за 10-лѣтній періодъ и въ послѣдній годъ Вяртсиля отправила свыше 70 тыс. пудовъ дровъ; на ряду съ этимъ не прекращается и остается приблизительно въ одномъ положеніи отправка бревенъ и досокъ. По отправкѣ продуктовъ металлургической промышленности выдѣляется ст. Вяртсиля, дающая отъ 300 до 500 тыс. пудовъ, а ст. Маткаселькя и Каламо выдѣляются отправкой камня, извести, отъ 60 тыс. въ 1897 г. до 850 тыс. п. въ 1907 г. Особенно интересно отмѣтить довольно значительную отправку масла со ст. Іоенсу, количество котораго доходитъ отъ 60 до 120 тыс. пудовъ; другія ст. хотя и имѣютъ отправки масла, но незначительныя. Молоко хотя и вывозится, но въ незначительномъ количествѣ,—въ 1907 г. его было вывезено около 13.000 пудовъ.

Изъ продуктовъ ввоза видное мѣсто занимаютъ хлѣбные грузы, количество которыхъ въ 1907 г. достигло свыше милліона пудовъ; лѣсныхъ матеріаловъ въ прибытіи имѣлось около милліона пудовъ.

Въ общемъ по 10 станціямъ, отъ Сердоболя до Іоенсу, за 10 лѣтъ отправленіе лѣсныхъ матеріаловъ возросло съ 200 тыс. пудовъ до 1.200 т. пуд., бумажной массы съ 200 тыс. пуд. до 1.300 тыс. пуд., камня, извести и др. строительныхъ матеріаловъ съ 90 тыс. п. до 800 тыс. пуд., кирпича съ 40 т. п. до 160 т. п; количество масла и продуктовъ металлургическаго производства почти не измѣнилось. Въ прибытіи глав-

*) См. Приложеніе.

ными грузами являются хлѣбъ и лѣсъ. Количество послѣдняго возростало, а перваго колебалось въ предѣлахъ отъ 1.200 т. п. до 1.400 т. п.

Вся Карельская линія за 10 лѣтъ увеличила отправленіе: лѣсныхъ матеріаловъ съ 8 до 24 мил. пудовъ, въ этомъ числѣ дровъ $13^1/_2$ мил. пудовъ; бумажной массы съ 700 т. п. до $2^1/_2$ милліоновъ.

Такъ, въ самыхъ общихъ чертахъ развивался грузооборотъ Карельской ж. дороги. Особенно интересно и поучительно, это быстрое возрастаніе количества бумажной массы, камня и др. строительныхъ матеріаловъ, значительное число отправокъ продуктовъ металлургическаго производства, и, наконецъ, громадное количество дровъ и прочихъ лѣсныхъ матеріаловъ, которые, не смотря на водной путь отъ Сердоболя по Ладожскому озеру и системѣ озеръ, рѣкъ и каналовъ къ Финскому заливу, въ Выборгъ и Котку, поступаютъ на жел. дорогу въ значительныхъ количествахъ.

Пассажирское движеніе по Карельской линіи выражется слѣдующими цифрами:

	Въ 1903 г.		Въ 1907 г.	
	Прибыло.	Отбыло.	Прибыло.	Отбыло.
По всѣмъ станціямъ отъ Сердоболя до Іоенсу . . .	99.346	100.294	105.597	117190
Что на версту дороги даетъ	769	770	810	800

Особенно хорошо работали слѣдующія станціи:

	Въ 1903 г.		Въ 1907 г.	
	Прибыло.	Отбыло.	Прибыло.	Отбыло
Іоенсу . . .	19505	20099	23344	25546
Вяртсиля . .	9112	9422	10283	10121
Сердоболь . .	39624	40738	47204	49066

Движеніе растетъ какъ по всей линіи Сердоболь—Іоенсу, такъ и по отдѣльнымъ станціямъ. Особенно сильно растетъ пассажирское движеніе на ст. Сердоболь, гдѣ за 5 лѣтъ число пассажировъ возросло на $20^0/_0$, по всей же линіи на $17^0/_0$.

Итоги грузооборота проектируемой линіи.

Возвращаясь къ грузообороту нашей линіи, его можно выразить въ слѣдующихъ цифрахъ (см. стр. 39).

Итакъ, въ конечномъ итогѣ варіантъ на Дубовики даетъ:

грузовъ прибытія . . . 3275 т. п.
„ отправленія . 38110 „ „
а всего . 41385 т. п.

Эти цыфры показываютъ тѣ количества грузовъ разнаго рода, которые дорога могла бы имѣть въ настоящій моментъ. Среди этихъ грузовъ бросается въ глаза громадное количество принятыхъ къ перевозкѣ **дровъ** и другихъ предметовъ этой группы, особенно поражающее по сравненію съ прежними расчетами грузооборота этой линіи, гдѣ дрова принимались въ количествѣ около милліона пудовъ, и полное отсутствіе въ перевозкѣ **рудъ** различнаго рода, выплавленныхъ изъ нихъ **металловъ** и другихъ **полезныхъ ископаемыхъ.** О перевозкѣ дровъ уже говорилось выше, что же касается полезныхъ ископаемыхъ и особенно рудъ и металловъ, то они не попали въ грузы по отправленію по той

Наименованіе грузовъ.	Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Пробѣгъ грузовъ въ верстахъ. Общій.	Пробѣгъ грузовъ въ верстахъ. По дорогѣ.	Пробѣгъ грузовъ по дорогѣ. Тысячи пудо-верстъ.	Тарифная ставка въ копейкахъ.	Провозная плата. Рубли.	Дополнительные сборы. Рубли.	Общая выручка. Рубли.
I. Отправленіе.								
1) Дрова горныя въ Петербургъ.	18.000	294	180	3.240.000	1/86	376.744	18.000	394.744
2) „ водоплавныя:								
а) съ Ояти, Паши, Сяси. .	15.000	194	80	1.200.000	1/80	150.000	15.000	165.000
б) съ р. Ивины.	2.000	334	220	440.000	1/90	48.888	2.000	50.888
в) съ Шуи	1.500	379	265	397.500	1/88	40.561	1.500	42.061
3) Доски, бревна, брусья . . .	200	294	180	36.000	1/38	9.421	400	9821
4) Ивовая кора:								
а) изъ Лодейноп. у.	400	214	100	40.000	1/48	8.333	2.600	10.933
б) изъ Олонецк. и Петроз. у.	400	314	200	80.000	1/50	16.000	2.600	18.600
5) Сѣно изъ Олонецк. уѣзда. .	200	214	100	20.000	1/80	2.500	1.000	3.500
6) Камень, мраморъ строит. .	100	379	265	26.500	1/85	3.116	200	3.316
7) Рыба съ Поморья и озеръ .	100	„	„	26.500	1/17	15.588	650	16.238
8) Дичь.	30	354	240	7.200	1/20	3.600	195	3.795
9) Артиллер. снаряды	80	379	265	21.200	1/53	4.000	520	4.520
10) Разные	100	294	180	18.000	1/40	4.500	650	5.150
Итого	38.110	—	150	5.552.900	—	683.251	45.315	728.566
II. Прибытіе.								
1) Мука изъ Петербурга. . . .	2.250	294	180	405.000	1/43	94.186	12.375	106.561
2) Сахаръ „ . . .	85	„	„	15.300	1/16	9.562	552	10.114
3) Спиртъ, водка.	60	„	„	10.800	1/19	5.684	390	6.074
4) Мануфактура	30	„	„	5.400	1/10	5.400	195	5.595
5) Масла растительн.	60	„	„	10.800	1/22	4.908	390	5.298
6) Желѣзо всякое	50	„	„	9.000	1/20	4.500	325	4.825
7) Соль поваренная	40	„	„	7.200	1/34	2.117	200	2.317
8) Разные	700	„	„	126.000	1/30	39.000	4.550	43.550
Итого	3.275	—	180	589.500	—	165.357	18.977	184.334
ВСЕГО	41 385	—	—	6.142.400	—	848.608	64.292	912.900

простой причинѣ, что въ настоящее время ихъ не существуетъ, въ сколько нибудь значительныхъ количествахъ, учитывать же въ грузооборотѣ **существующихъ** грузовъ такіе грузы, которые могутъ получиться, если возникнутъ соотвѣтствующія предпріятія—мы не считали удобнымъ.

Еще одно замѣчаніе по поводу грузооборота, собственно по поводу перевозки дровъ, пропсовъ, балансовъ. При учетѣ вывоза какого либо продукта необходимо не только учесть количество получаемаго продукта, но и возможность помѣстить его на рынкѣ. Можетъ случиться, что продукта на мѣстѣ много, но принять къ вывозу можно только небольшую часть, которую можно помѣстить на рынкѣ. Въ данномъ случаѣ намъ нечего бояться, что что-либо подобное произойдетъ съ лѣсными грузами. Не говоря уже о громадномъ потребленіи дровъ Петербургомъ, доходящемъ до 150 милліоновъ пудовъ въ годъ, требованіе на лѣсные матеріалы со стороны европейскаго рынка очень велико и нечего бояться, обезцѣниванія продукта изъ за переполненія имъ рынка. Напротивъ, повышеніе цѣнъ на эти продукты свидѣтельствуютъ скорѣе о превышеніе спроса надъ предложеніемъ. Если и можно о чемъ говорить, такъ это о желательности возможно скорѣйшаго перехода отъ поставки сырья за границу къ поставкѣ уже обработанныхъ и полуобработанныхъ продуктовъ: досокъ, бумажной массы и др. Если при этомъ желѣзная дорога потеряетъ въ вѣсовомъ количествѣ продукта, то возмѣститъ эту потерю повышенной ставкой на продукты большей цѣнности.

Вѣроятное развитіе грузооборота къ 1919 г.

Вышеприведенный грузооборотъ построенъ на учетѣ существующихъ въ настоящее время грузовъ въ районѣ дороги. Но не говоря уже о томъ, что для осуществленія дороги требуется время, въ теченіе котораго жизнь, даже въ такомъ заброшенномъ краѣ какъ Обонежье, хотя и медленнымъ темпомъ, но всетаки идетъ впередъ, самый фактъ осуществленія дороги такъ мѣняетъ всю физіономію края, даетъ столь сильный толчекъ къ развитію его производительныхъ силъ, что, при учетѣ возможныхъ грузовъ дороги, вполнѣ умѣстно и даже необходимо принять въ разсчетъ какъ обычный ростъ населенія и связанный съ этимъ ростъ хозяйства, такъ и вѣроятные результаты осуществленія дороги, выражающіеся въ приливѣ населенія со стороны, въ усиленномъ ростѣ существующихъ предпріятій торгово-промышленнаго характера и въ возникновеніи новыхъ.

Переселеніе въ районъ дороги.

Вселеніе въ край земледѣльческаго населенія со стороны вполнѣ осуществимо. Выше уже было указано, что со стороны естественныхъ условій Обонежье не уступаетъ сосѣдней Финляндіи, Новгородской и Петербурской губерніямъ, населенія которыхъ значительно (въ 2 и 3 раза) гуще, чѣмъ здѣсь; затѣмъ въ рукахъ казны имѣется значительный земельный фондъ, изъ котораго извѣстную часть можно было бы, безъ ущерба лѣсному дѣлу, использовать въ цѣляхъ переселенія и кромѣ того этотъ фондъ могъ бы быть значительно увеличенъ покупкой земли, по весьма дешевымъ цѣнамъ, у частныхъ землевладѣльцевъ. Что касается контингента переселенцевъ, то повидимому наиболѣе, надежныхъ могъ бы дать Остезейскій край, ежегодно выдѣляющій значительное число семей, уходящихъ въ сосѣднія Новгородскую, Петербургскую, Псковскую

губерніи, гдѣ они устраиваются собственными силами, безъ помощи правительства, и за Уралъ, гдѣ они получаютъ землю на общихъ для всѣхъ переселяющихся туда условіяхъ. Вятская, Костромская, Вологодская и др. лѣсныя губерніи, также могли бы дать надежныхъ переселенцевъ въ Олонецкій край. На первыхъ же порахъ въ Лодейнопольскомъ, Олонецкомъ и Повѣнецкомъ уѣздахъ можно было-бы отвести для нуждъ переселенія изъ казенныхъ земель до 60000 дес. удобной земли, какъ это выяснилось на совѣщаніи, въ концѣ 1905 г., при Олонецкомъ управленіи Государственныхъ Имуществъ, созванномъ по распоряженію министра. Полагая на семью въ 6 душъ около 30 дес.,—таковъ средній размѣръ земельныхъ участковъ, арендуемыхъ, или пріобрѣтаемыхъ въ собственость въ Петербурской, Новгородской губ. остзейцами,—окажется, что на готовыя къ отводу земли можно было бы поселить до 2000 семей, или до 12 тысячъ человѣкъ. Имѣя въ виду ту осторожность, съ какою учитывались эти свободныя и удобныя для заселенія земли и зная, какъ неприхотливы въ отношеніи земельныхъ удобствъ выходцы изъ Остзейскаго края, можно утверждать, что какъ среди казенныхъ, такъ и частновладѣльческихъ земель найдется не 60 тысячъ десятинъ, а по крайній мѣрѣ 600 тысячъ десятинъ, или въ десятеро больше, годныхъ для переселенцевъ земель, на которыхъ можно устроить до 120 тысячъ душъ обоего пола. Полагая, что переселеніе могло бы начаться одновременно съ началомъ работъ по желѣзной дорогѣ, и что въ годъ переселялось бы по одной тысячѣ семей, можно было бы къ окончанію постройки—3 года—вселить до 3 тысячъ семей, а къ концу перваго 5-ти лѣтія работы дороги—до 8 тысячъ семей или около 50.000 душъ об. пола.

Развитіе промышленности.

Такимъ образомъ въ предположеніи, что дорога начнется постройкой съ 1911 г., населеніе къ 1919 году опредѣлится для района на Дубовики въ 365 тысячъ душъ, полагая приростъ, въ $1^1/_2$ %, а на Тихвинъ въ 375.000 душъ об. пола.

Затѣмъ въ области промышленныхъ предпріятій можно разсчитывать на увеличеніе числа **лѣсопильныхъ заводовъ** въ полосѣ дороги, подобно тому какъ это имѣетъ мѣсто въ Финляндіи и по Сѣверной дорогѣ, на возникновеніе заведеній по **выработкѣ бумажной** массы и другихъ деревообдѣлочныхъ. Далѣе можно утверждать, что возникнетъ добыча различныхъ строительныхъ матеріаловъ,—мраморовъ, гранита, плитняка и т. п.

Нѣть сомнѣнія также, что возникнутъ различнаго рода металлургическія производства, главнымъ, образомъ выплавка чугуна и мѣди, но мы не рѣшаемся вводить въ разсчетъ грузооборота дороги эти грузы на томъ основаніи, что нѣтъ накакихъ данныхъ для рѣшенія вопроса о **количествѣ** этихъ грузовъ. Можно только сказать, что если эти предпріятія возникнутъ, то дорога получитъ многомилліонный грузъ и по вывозу и по ввозу.

Въ области лѣсного хозяйства, кромѣ возникновенія указанныхъ выше предпріятій по обработкѣ дерева, можно ожидать сильнаго увеличенія вывоза **горныхъ дровъ, пропсовъ, балансовъ** въ силу того, что съ ростомъ цѣнъ на лѣсные матеріалы расширится полоса гужевого подвоза, а кромѣ того возможный отпускъ лѣса съ полосы непосредствен-

наго тяготѣнія дровъ къ линіи на самомъ дѣлѣ можетъ быть значительно увеличенъ, какъ это выяснено на стр. 20, этой Записки. Учитывая это, можно принять къ перевозкѣ къ 1919 году 26.000[1]) тысячъ пудовъ горныхъ дровъ.

Въ области сельскаго хозяйства, вѣроятно, возникновеніе маслодѣлія и усиленіе сбыта сѣна въ Петербургъ.

Увеличится также отправленіе дичи, мяса, рыбы мѣстной и съ Поморья.

Грузооборотъ этаго варіанта къ 1919 году можетъ быть выраженъ въ слѣдующихъ цифрахъ (см, табл. на стр. 43).

Валовая выручка. Итакъ, валовыя выручки отъ перевозки грузовъ малой скорости выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Грузооборотъ 1910 г.	Грузооборотъ 1919 г.
Варіанта на Дубовики	912.900 рублей.	1.337.170 рублей

Выручка отъ **пассажирскаго движенія** можетъ быть принята въ 1000[2]) рублей, на версту, т. е. слишкомъ вдвое меньше, чѣмъ имѣетъ Сѣверная дорога; нужно ожидать, что движеніе пассажировъ по этой дорогѣ будетъ довольно значительно въ виду того, что отходъ мѣстнаго населенія на заработки довольно великъ и вообще весь этотъ край имѣетъ промышленный характеръ, требующій большей подвижности отъ населенія, чѣмъ въ районахъ чисто земледѣльческихъ, гдѣ населеніе, въ силу всего уклада хозяйства, жизни, приковано къ своимъ мѣстамъ. Можно также разсчитывать, что такія особенности края, какъ водопады по Сунѣ будутъ привлекать туристовъ, что, конечно, значительно увеличитъ выручку отъ пассажирскаго движенія.

Расходы по эксплуатаціи. Въ виду исключительно мѣстнаго значенія проектируемой линіи, пока конечнымъ пунктомъ ея является Петрозаводскъ, можно исчислять всѣ расходы по эксплуатаціи въ возможно скромныхъ размѣрахъ. Не будетъ далеко отъ истины принять расходы, не зависящіе отъ движенія въ 2000[3]) руб. на версту дороги, а расходы, зависящіе отъ движенія, въ размѣрѣ 75 к. на поѣздо-версту. Что касается нагрузки поѣзда, то имѣя въ виду, что подавляющимъ по количеству грузомъ отправленія будутъ дрова, которыя идутъ всегда полными вагонами, можно принять среднюю нагрузку поѣзда въ направленіи къ Петербургу въ 25000 пудовъ.

Исходя изъ этихъ нормъ, расходы по эксплоатаціи и чистая выручка выразятся въ слѣдующихъ величинахъ:

А. Грузооборотъ 1910 г.

Расходы, независящіе отъ движенія $265 \times 2000 = 530.000$ р.

Расходы, зависящіе отъ движенія:

---

[1]) Изъ 420.000 дес. удобной лѣсной площади въ этой полосѣ можно принять 84.000 дес. лиственнаго лѣса съ оборотомъ рубки въ 60 лѣтъ, 336.000 дес. хвойнаго съ оборотомъ рубки въ 100 лѣтъ, это дастъ площадь годичной лѣсосѣки въ 4760 дес., съ которой, при запасѣ въ 20 куб. саж. получится 95.200 куб. саж. или $28^1/_2$ милліоновъ пудовъ дровъ и бревенъ.

[2]) Комиссія о новыхъ дорогахъ въ 1904 г. приняла 500 руб.

[3]) Комиссія о новыхъ дорогахъ приняла въ 1904 г. 1500 руб.

Грузооборотъ варіанта на Дубовики къ 1919 г.

Наименованіе грузовъ.	Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Пробѣгъ грузовъ въ верстахъ. Общій.	Пробѣгъ грузовъ въ верстахъ. По дорогѣ.	Пробѣгъ груза по дорогѣ въ тысячахъ пудо-верстъ.	Тарифная ставка въ коп. съ пуда и версты.	Провозная плата. Рубли.	Дополнительные сборы. Рубли.	ВСЕГО. Рубли.
I. Отправленіе.								
1) Дрова горныя въ Петербургъ.	26.000	294	180	4.680.000	1/86	544.184	26.000	570.184
„ водоплавныя „								
а) отъ Петрозаводска . . .	1.500	379	265	397.500	1/98	40.561	1.500	42.061
б) съ р. Ивины	2.000	334	220	440.000	1/90	48.888	2.000	50.888
в) съ Ояти, Паши и Сяси .	20.000	194	80	1.600.000	1/80	200 000	20.000	220.000
2) Доски, шпалы, бревна . . .	500	294	180	90.000	1/88	23.684	1.000	24.684
3) Бумажная масса	250	294	180	45.000	1/80	15.000	1.625	16.625
4) Ивовая кора:								
а) изъ Лодейнопол. уѣзда .	400	214	100	40.000	1/48	8.333	2.600	10.933
б) „ Петрозавод. „ .	400	294	200	80.000	1/50	16.000	2.600	18.600
5) Сѣно	500	234	120	60.000	1/80	7.500	2.500	10.000
6) Камень, мраморъ.	500	379	265	132.500	1/85	15.587	1.000	16.587
7) Рыба съ Поморья и озеръ.	250	379	265	66.250	1/17	38.970	1.625	40.595
8) Дичь	50	379	265	13.250	1/20	6.625	325	6.950
9) Молочные продукты. .	50	294	180	9.000	1/20	4.500	325	4.825
10) Артиллерійскіе снаряды . .	100	379	265	26.500	1/53	5.000	650	5.650
11) Разные	150	314	200	30.000	1/40	7.500	975	8.475
Итого. . .	52.650	—	150	7.710.000	—	982.332	64.725	1.047.057
II. Прибытіе.								
1) Мука изъ Петербурга . . .	3.650	294	180	657.000	1/43	152.791	20.075	172.866
2) Масла растительныя . . .	60	„	„	10.800	1/22	4.910	390	5.300
3) Сахаръ	120	„	„	21.600	1/15	14.400	780	15.180
4) Спиртъ, водка	80	„	„	14.400	1/19	7.578	520	8.098
5) Соль повареная	100	„	„	18.000	1/34	5.294	500	5.794
6) Мануфактура	50	„	„	9.000	1/10	9.000	325	9.325
7) Желѣзо въ дѣлѣ.	60	„	„	10.800	1/24	4 500	390	4.890
8) Керосинъ	80	189	75	6.000	1/30	2.000	160	2.160
9) Прочіе	1.000	294	180	180.000	1/30	60.000	6.500	66.500
Итого. . .	5.200	—	180	927.600	—	260.473	29.640	290.113
Всего . .	57.850	—	—	8.637.600	—	1.242.805	94.365	1.337.170

Грузы малой скорости дадутъ $\frac{38.000.000 \times 150 \times 2}{25.000} = 456.000$ поѣздо-верстъ, пассажирское движеніе—$365 \times 265 \times 2 = 193\,460$ поѣздо-верстъ, а всего 649.460 п. в.: хозяйственное движеніе составитъ 5% общаго движенія, т. е. 32.470 п. в., а всего по линіи движеніе выразится въ 681.930 поѣздо-верстъ, что составитъ расходъ въ 511,450 рублей, общій же расходъ по эксплуатаціи достигнетъ 1.041.450 рублей, или кругло 1.042 тысячъ рублей.

Валовой доходъ отъ грузовъ малой скорости опредѣлился въ 912.900 руб. и отъ пассажирскаго движенія въ 265.000 рублей, а всего въ 1.177.900 рублей, слѣдовательно, въ чистомъ остаткѣ будетъ около 135 тысячъ рублей. Сюда нужно еще прибавить выручку отъ перевозки почты, которую можно принять въ 30 тыс. рублей; въ конечномъ итогѣ чистая выручка дастъ 165 тыс. рублей.

Б. Грузооборотъ 1919 года.

Расходы, не зависящіе отъ движенія—530.000 р.

„ зависящіе отъ движенія

а) грузы малой скорости $\frac{53.000.000 \times 150 \times 2}{25.000} =$ 368.000 поѣздо-верстъ.

б) пассажирскіе поѣзда . . . . . 193.450 „ „

в) хозяйств. движеніе . . . . . 41.473 „ „

Итого 870.473 „ „

что составитъ расходъ въ 652.875 р.

Общій расходъ достигаетъ 1.182.875 р.

Выручка отъ грузовъ малой скорости . . . . . 1.337.170 р.

„ „ пассажирскаго движенія . . . . . 265.000 „

ИТОГО . 1.602.170 „

Расходы по эксплуатаціи . . . . . 1.193.000 „

Чистый доходъ . 409.170 р.

Прибавляя еще доходъ отъ перевозки почты, получимъ чистый доходъ около 440.000 рублей.

Варіантъ на Тихвинъ.

Переходя къ Тихвинскому варіанту, мы не будемъ повторять всего того, что говорили о размѣрахъ грузооборота и возможномъ его развитіи къ 1919 году, ибо всѣ соображенія, высказанныя нами по отношенію къ варіанту на Дубовики, относятся въ полной мѣрѣ и къ Тихвинскому направленію. Мы можемъ прямо перейти къ учету выручки и затратъ по грузовому и пассажирскому движенію.

Въ слѣдующей таблицѣ (см. стр. 45 и 47) данъ грузооборотъ этого варіанта въ 1910 и къ 1919-му году.

Въ конечномъ итогѣ получаются слѣдующія цифры:

	Грузы прибытія.	Грузы отправл.	Валовая выручка.
Грузооборотъ 1910 г.	3.403.000 пуд.	34.230.000 пуд.	823.082 руб.
» 1919 г.	5.336.000 »	43.400.000 »	1.177.450 »

Грузооборотъ линіи Петрозаводскъ—Тихвинъ къ 1910 г.

Наименованіе грузовъ.	Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Пробѣгъ грузовъ въ верстахъ. Общій.	По дорогѣ.	Пробѣгъ груза по дорогѣ въ тысячахъ пудо-верстъ.	Тарифная ставка въ коп. съ пуда и версты.	Провозная плата.	Станціонные сборы.	Нагрузка.	Общая выручка.
I. Отправленіе.									
Дрова горныя	18000	387	200	3600000	1/98	367347	18000	—	385347
„ водоплавныя съ Паши	8000	212	25	200000	1/82	24390	8000	—	32390
„ „ съ Ояти	5000	262	75	375000	1/86	43600	5000	—	48600
„ „ съ Петрозав.	1500	482	295	442500	1/98	45153	1500	—	46653
Доски, брусья, бревна	500	287	100	50000	1/42	11920	1000	—	12920
Ивовая кора	800	397	210	168000	1/50	33600	2800	2400	38800
Рыба съ Поморья	100	482	295	29500	1/18	16388	350	300	17038
Дичь	30	456	269	8070	1/20	4034	104	90	4228
Артиллерійскіе снаряды	80	482	295	23600	1/53	4553	240	240	5073
Камень строительный	100	482	295	29500	1/100	2950	200	—	3150
Разные	120	397	210	25200	1/40	6300	420	360	7080
Всего	34230	—	150	4951370	—	560235	37654	3390	601279
II. Прибытіе.									
Мука	1820	397	210	382200	1/43	88840	4550	5460	98850
	500	„	„	105000	„	24420	1250	1500	27170
Сахаръ всякій	88	„	„	18480	1/18	10266	308	264	10838
Спиртъ	63	„	„	13230	1/19	6963	220	189	7372
Мануфактура	35	„	„	7350	1/10	7350	123	105	7578
Масла растительныя	62	„	„	13020	1/25	5208	208	186	5610
Желѣзо всякое	53	„	„	11120	1/24	4633	182	159	4974
Сельдь	20	„	„	4200	1/26	1616	70	60	1746
Соль	42	—	—	8820	1/37	2383	84	126	2593
Разные	720	—	—	151200	1/30	50400	2520	2160	55080
Всего.	3403	—	210	721130	—	202079	9515	10209	221803
Итого.	37633	—	—	5672500	—	762314	47169	13599	823082

Чистая выручка опредѣлится такимъ образомъ:

А. Грузооборотъ 1910 г.

Расходы, не зависящіе отъ движенія : $295 \times 2000 = 590.000$ р.
„ зависящіе „ „ $654.517 \times 0.75 = 490.888$ „

а) грузы малой скорости $\frac{34.000.000 \times 150}{25.000} \times 2 = 408.000$ поѣздо-вер.

б) пассаж. движ. . . . . $295 \times 365 \times 2 = 215.350$ „ „
в) хозяйст. „ . . . . 5% отъ $623.350 = 31.667$ „ „

Выручка отъ грузовъ малой скорости . . . . . 823.082 р.
„ „ пассажир. движенія (295×1000) . . . 295.000 „
Итого . 1.118.082 р.

Расходы по эксплуатаціи . . . . . 1.080.888 р.
Чистый доходъ . 37.194 р.

Прибавляя доходъ отъ перевозки почты, увеличимъ чистый доходъ до 70 тысячъ рублей:

Б. Грузооборотъ 1919 г.

Расходы, не зависящіе отъ движенія: $295 \times 2000 = 590000$ р.
„ зависящіе „ $772.958 \times 0.75 = 579.718$

а) грузы малой скорости $\frac{43.400.000 \times 150}{25.000} \times 520.800$ поѣздо вер.

б) пассажир. движ. . . . . 215.350 „ „
в) хозяйствен. „ . . . . 36.808 „ „

Выручка отъ грузовъ малой скорости . . . . . 1.177.450 р.
„ „ пассаж. движ. . . . . 295.000 „
Итого . . 1.472.450 „

Расходы по эксплуатаціи . . . . . 1.169.718 „
Чистый остатокъ . 302.732 р.

а вмѣстѣ съ доходомъ отъ перевозки почты, чистый доходъ выростетъ до 335 тысячъ рублей.

Заключеніе. Итакъ, проектируемая дорога, въ ея обоихъ варіантахъ на Дубовики и на Тихвинъ, должна въ первый же годъ работы не только покрыть всѣ расходы по экслуатаціи, но и дать нѣкоторое превышеніе выручки надъ затратами. Превышеніе, правда, весьма незначительное, врядъ ли покроющее платежи по строительному капиталу.

Если разсматривать проектируемую дорогу исключительно какъ коммерческое предпріятіе и притомъ совершенно обособленное, внѣ всякой связи съ работой сѣти, къ которой она примыкаетъ, то ее нужно признать предпріятіемъ не выгоднымъ, ибо доходъ отъ эксплуатаціи ея не покрылъ бы, особенно въ первые годы, платежей по вложеннымъ капиталамъ. Но при существующемъ положеніи дѣла, когда вся желѣзнодорожная сѣть составляетъ одно цѣлое, когда государство

Грузооборотъ линіи Петрозаводскъ—Тихвинъ къ 1919 г.

Наименованіе грузовъ.	Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Пробѣгъ грузовъ въ верстахъ. Общій.	Пробѣгъ грузовъ въ верстахъ. По дорогѣ.	Пробѣгъ груза по дорогѣ въ тысячахъ пудоверстъ.	Тарифная ставка въ коп. съ пуда и версты.	Провозная плата.	Станціонные сборы.	Нагрузка.	Общая выручка.
I. Отправленіе.									
Дрова горныя	26000	387	200	5200000	1/98	530612	26000	—	556612
„ водоплавныя съ Паши.	8000	212	25	200000	1/83	24390	8000	—	32390
„ „ съ Ояти.	5000	262	75	375000	1/86	43600	5000	—	48600
Отъ Петрозаводска	1500	482	295	442500	1/98	45153	1500	—	46653
Доски, брусья, бревна	1000	287	100	100000	1/42	23840	2000	—	25840
Ивовая кора	800	397	210	168000	1/50	33600	2800	2400	38800
Рыба съ Поморья	250	482	295	73750	1/18	40972	875	750	42597
Дичь	50	456	269	13450	1/20	6725	175	150	7050
Артиллерійскіе снаряды	100	482	295	29500	1/53	5566	350	300	6216
Молочные продукты	50	456	269	13450	1/20	6725	175	150	7050
Камень строительный	500	482	295	147500	1/100	14750	1000	—	15750
Разные	150	397	210	31500	1/40	7875	525	450	8850
Всего	43400	—	150	6794650	—	783808	48400	4200	836408
II. Прибытіе.									
Мука	3800	397	210	798000	1/43	185581	9500	11400	206481
Сахаръ всякій	125	„	„	26250	1/18	14583	437	375	15395
Спиртъ	85	„	„	17850	1/19	9394	297	255	9946
Мануфактура	52	„	„	10920	1/10	10920	182	156	11258
Масла растительныя.	62	„	„	13020	1/25	5208	217	186	5611
Желѣзо всякое	62	„	„	13020	1/24	5425	217	186	5828
Сельдь	30	„	„	6300	1/26	2424	105	90	2619
Соль	120	—	—	25200	1/37	6810	240	360	7410
Разные	1000	—	—	210000	1/30	70000	3500	3000	76500
Всего	5336	—	210	1120560	—	310339	14695	16008	341042
Итого	48736	—	—	7915210	—	1094147	63095	20208	1177450

заинтересовано въ работѣ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, гарантируя извѣстную норму дохода держателямъ облигацій, необходимо, при обсужденіи убыточности или доходности дороги, выяснять также, въ какое положеніе она становится къ сѣти,—повышаетъ ли она работу ея или нѣтъ, иначе говоря—даетъ ли она новый грузъ на сѣть, или нѣтъ, и если да, то въ какомъ количествѣ. И только подведя конечные итоги, можно говорить о вѣроятной убыточности, или доходности новой дороги. Въ данномъ случаѣ новая дорога дастъ массу новаго груза на участокъ Сѣверной дороги, протяженіемъ отъ Тихвина, или Званки до Петербурга. Это во первыхъ дрова и прочіе лѣсные матеріалы, которые теперь идутъ водою, а частью гніютъ въ лѣсу изъ за невозможности сбыта, и затѣмъ болѣе мелкія количества различныхъ товаровъ какъ по вывозу, такъ и по ввозу, которые теперь идутъ водою, или гужемъ, совершенно минуя Сѣверную дорогу. По самому скромному разсчету чистая выручка Сѣверной дороги отъ этихъ грузовъ должна достигать 3—4 сотъ тысячъ рублей.

Но кромѣ этого, совершенно яснаго и опредѣленнаго повышенія дохода Сѣверной дороги, необходимо учесть и то обстоятельство, говорящее въ пользу проектируемаго пути, что съ осуществленіемъ его цѣлый рядъ казенныхъ лѣсовъ перейдетъ въ высшій разрядъ, т. е. однѣ дачи получатъ возможность повысить существующую разцѣнку лѣсныхъ матеріаловъ, другія же, не имѣющія сбыта, даже при самой скромной таксѣ, получать, возможность сбывать лѣсъ, и изъ бездоходныхъ сдѣлаются доходными. Учесть этого рода приращеніе дохода казны нѣсколько труднѣе, но несомнѣнно, что оно будетъ не менѣе, если не болѣе того, что получитъ Сѣверная дорога. Выиграютъ также и громадные крестьянскіе лѣса, находящіеся въ такомъ же положеніи какъ казенные.

Можно, конечно, не говоритъ о томъ культурномъ значеніи, какое будетъ имѣть Петрозаводская дорога для края,—это ясно само собою, я только позволю себѣ привести выдержку изъ работъ желѣзнодорожной комиссіи при финлядскомъ сеймѣ, изъ которой ясно, какъ относятся финны къ постройкѣ дорогъ подобныхъ Петрозаводской.

Дорога Сердоболь-Копринойя Суоярви.

Въ наши дни всякая мѣстность, находящаяся въ сторонѣ отъ путей сообщенія, страдаетъ, потому что отсутствіе сказанныхъ путей приводитъ къ духовной изолированности, къ застою и даже къ регрессу. Пограничная Карелія не избѣжала этой участи и не можетъ быть выведена изъ такого положенія до тѣхъ поръ, пока не будетъ соединена съ прочей Финляндіей посредствомъ современныхъ путей сообщенія

Нѣтъ различія въ мнѣніяхъ по поводу того, что будущность пограничной Карелiи можно сдѣлать болѣе свѣтлою при помощи желѣзной дороги. Эта дорога будетъ признана, безъ сомнѣнія, культурной дорогой, а таковыя, по общему мнѣнію, невыгодны Но уже раньше замѣчалось, что доходность желѣзной дороги, построенной въ хорошо заселенной мѣстности, бываетъ незначительна, тогда какъ культурная желѣзная дорога въ отдаленныхъ мѣстностяхъ, гдѣ имѣлись нетронутыя природ-

ныя богатства, давала хорошій результатъ. Примѣромъ можетъ служить именно Карельская дорога, въ успѣхѣ которой сильно сомнѣвались, но которая съ самаго начала показала себя доходной и уже въ теченіе ряда лѣтъ составляетъ одну изъ доходнѣйшихъ частей нашей желѣзнодорожной сѣти.

Въ отношеніи торговли сказанная мѣстность тоже не совсѣмъ безцѣнна. Село Копринойя предствляетъ одну изъ лучшихъ гаваней Ладоги и черезъ него проходитъ значительное количество товара въ глубину страны. Значеніе этого мѣста выясняется также изъ того обстоятельства, что село въ настоящее время стремится сдѣлаться городомъ. Особеннаго вниманія заслуживаетъ кромѣ того Олонецкая торговля по ту сторону границы, для 25 приходовъ которой кратчайшимъ путемъ къ желѣзной дорогѣ будетъ путь къ Суоярви. Здѣсь въ январѣ мѣсяцѣ происходитъ Шунгская ярмарка—одна изъ самыхъ большихъ во всей сѣверной Россіи, откуда, вѣроятно, черезъ Суоярви будутъ вывозить въ Петербургъ главнымъ образомъ дичь и рыбу большими партіями.

Поэтому комиссія имѣетъ честь продложить:

Чтобы было произведено экономическое, а если необходимо, то частичное техническое изслѣдованіе желѣзной дороги, которая лучше всего удовлетворяла бы требованіямъ восточной Карелiи".

Сравнивая между собою варіанты на Тихвинъ и на Дубовики, трудно рѣшить, какому слѣдуетъ отдать предпочтеніе. И тотъ и другой имѣютъ доводы за и противъ. Варіантъ на Тихвинъ имѣетъ преимущество въ томъ, что онъ захватываетъ большій районъ, чѣмъ варіантъ на Дубовики, проходящій въ значительной своей части въ разстояніи 6—10 верстъ отъ каналовъ и р. Свири. Зато послѣдній варіантъ сокращаетъ путь отъ Петрозаводска, а стало быть, при дальнѣйшемъ протяженіи линіи, и отъ Кеми или др. конечнаго пункта линіи, до Петербурга, на цѣлыя 72 версты—разстояніе между Званкой и Тихвиномъ. Повидимому, вопросъ этотъ былъ бы болѣе легко разрѣшимъ, если бы вообще былъ выработанъ планъ желѣзно-дорожной сѣти въ этомъ районѣ. Если-бы, напр., имѣлось въ виду построить въ дальнѣйшемъ вѣтвь отъ Тихвина на сѣверо—востокъ черезъ Вытегру и Каргополь до соединенія съ Архангельско—Вологодской ж. дор., тогда, конечно линію на Петрозаводскъ слѣдовало бы вести на Дубовики. Но если бы было признано, что эта линія не имѣетъ шансовъ на осуществленіе даже не въ ближайшее время, тогда, не смотря на значительное удлиненіе пути, слѣдовало бы, повидимому, вести линію на Тихвинъ, ибо при такомъ направленіи, дорога будетъ обслуживать болѣе значительный районъ.

Такъ или иначе, въ томъ или иномъ направленіи дорога настоятельно нужна для края: она вызоветъ переселеніе въ край, дастъ толчекъ мѣстному сельскому хозяйству, обрабатывающей и добывающей промышлености, дастъ возможность эксплуатировать такіе районы лѣсныхъ пространствъ, которые въ настоящее время вовсе не эксплуатируются, словомъ возбудитъ къ жизни производительныя силы богатаго, но заброшеннаго Обонежья.

Приложеніе 1-ое.

Историческая справка *)

по вопросу о проведеніи желѣзной дороги С.-Петербургъ—Петрозаводскъ—Кемь **).

I.

Предсѣдатель особой комиссіи, образованной при С.-Петербургской городской думѣ по дѣлу о соединеніи желѣзнодорожнымъ путемъ Петербурга съ Мурманомъ, въ февралѣ мѣсяцѣ 1894 г. обратился къ Начальнику Олонецкой губерніи съ просьбой о доставленіи данныхъ о необходимости проведенія желѣзной дороги изъ С.-Петербурга чрезъ Лодейное Поле, Олонецъ, Петрозаводскъ и Повѣнецъ на Кемь. Вслѣдствіе этого г. Олонецкимъ Губернаторомъ была составлена особая совѣщательная комиссія при участіи предсѣдателя губернской земской управы. Въ журналѣ комиссіи впервые выяснено было громадное значеніе желѣзнодорожной линіи отъ Петербурга на сѣверъ. Комиссія говорила:

„При современномъ развитіи коммерческой и промышленной дѣятельности во внутреннихъ губерніяхъ Россіи, обусловливаемой быстрымъ распространеніемъ желѣзныхъ дорогъ, выдвинутый нынѣ на очередь вопросъ о проведеніи желѣзной дороги отъ Петербурга до Кеми чрезъ Лодейное-Поле и Петрозаводскъ, составляетъ жизненное значеніе для нуждъ всего сѣвернаго края.

„Въ настоящее время для продовольствія жителей сѣвернаго края приходится заготовлять хлѣбъ во время навигаціи на восемь мѣсяцевъ, въ теченіе которыхъ мѣстность эта бываетъ совершенно отрѣзана отъ промышленныхъ хлѣбныхъ рынковъ, за отсутствіемъ удобныхъ путей сообщенія. Обыкновенно торговцы не рѣшаются дѣлать большихъ запасовъ, такъ какъ цѣны на внутреннихъ рынкахъ колеблются и при раннемъ открытіи навигаціи хлѣбъ осенней заготовки иногда приходится продавать съ убыткомъ. При такихъ ограниченныхъ заготовкахъ хлѣба бывали не единичные примѣры, что по случаю запозданія навигаціи или плохомъ весеннемъ сплавѣ по случаю мелководія или же другихъ какихъ-либо неожиданностяхъ, запасы осенней заготовки истощались ранѣе подвоза новаго хлѣба, вслѣдствіе чего приходилось покупать хлѣбъ по самой дорогой цѣнѣ и часто изъ отдаленныхъ мѣстностей, а въ Поморьи, при совершенномъ отсутствіи хлѣба въ продажѣ, народъ приходилъ иногда въ состояніе полной безпомощности, что подрывало благосостояніе его на десятки лѣтъ. Желѣзная дорога, несомнѣнно, послужитъ удобнѣйшему и дешевому доставленію хлѣба въ Олонецкую губернію и Поморье, чѣмъ нетолько обезпечить потребность въ продовольственномъ отношеніи, но и увеличитъ отпускъ хлѣба въ Норвегію чрезъ западные порты Бѣлаго моря.

„Далѣе, при соединеніи Бѣлаго моря съ Петербургомъ желѣзною дорогою, представится болѣе скорое и удобное передвиженіе лѣсовъ и лѣсныхъ матеріаловъ изъ прилегающихъ къ этому пути дачъ и поэтому нѣтъ сомнѣнія, что цѣны на казенные лѣса въ одной Олонецкой губерніи, занимающей громадную площадь, значительно возвысятся; количество заготовки ихъ—при конкуренціи лѣсопромышленниковъ—увеличится; слѣдовательно, какъ казна, такъ, въ свою очередь, и мѣстное населеніе, получатъ большія выгоды. Рядомъ съ увеличеніемъ лѣсныхъ заготовокъ могли бы развиться производства, основанныя на обработкѣ деревъ, какъ напримѣръ—фабрикація картона изъ древесной массы, чему наглядным примѣромъ служитъ недавно основанное древесно-картонное производство въ Олонецкомъ уѣздѣ при р. Свири на Усланскомъ заводѣ.

„Способствуя развитію рыболовства, проектируемая желѣзная дорога предоставитъ возможность отправлять рыбу по мѣрѣ улова. Тогда богатыя рыбой Поморье и Заонежье не будутъ зависѣть отъ

*) Составлена Олонецкой Губернской Земской Управой.

**) Въ настоящей „справкѣ", вызванной извѣстіемъ о предложеніи частныхъ предпринимателей приступить къ постройкѣ желѣзной дороги отъ Петербурга до Петрозаводска, подводятся итоги тому, что дѣлало въ области этого вопроса Олонецкое губ. земство; въ ней приведены въ послѣдовательномъ порядкѣ и всѣ ходатайства, которыя разновременно возбуждались нашимъ земствомъ предъ высшимъ правительствомъ.

Подвести эти итоги представляется благовременнымъ въ виду того новаго фазиса, въ который повидимому, вступаетъ вопросъ о желѣзной дорогѣ въ Олонецкій край съ указаннымъ выше предложеніемъ частныхъ предпринимателей.

нѣсколькихъ скупщиковъ. Въ свою очередь и эти торговцы не будутъ связаны тѣснымъ рэіономъ потребителей и дорогимъ зимнимъ путемъ. При удобномъ пути явятся самостоятельныя артели рыбаковъ съ улучшенными способами этого промысла и результатомъ благотворнаго дѣйствія желѣзной дороги можетъ быть то, что наши трудолюбивые и отважные поморы вытѣснятъ съ Балтійскаго порта торговлю иностранной рыбой и уплачиваемые нынѣ иностранцамъ милліоны обратятся на поднятіе экономическаго благосостоянія сѣвернаго края. Независимо отъ того, желѣзная дорога можетъ вызвать утилизацію рыбныхъ продуктовъ въ болѣе доходной формѣ—въ видѣ консервовъ. Осуществимость такого предположенія убѣдительнѣе всего доказываютъ цвѣтущіе города и селенія въ Норвегіи (Водсе, Варде, Гаммерфестъ и др.), находящіеся въ совершенно одиноковыхъ условіяхъ, какъ и берега нашего Бѣломорскаго края.

„Кромѣ этого, Заонежье и Поморье заключаютъ въ себѣ неистощимыя минеральныя богатства. Съ устройствомъ желѣзной дороги, при дешевомъ горючемъ матеріалѣ и даровой водяной силѣ, горнозаводское дѣло здѣсь можетъ развиться въ широкихъ размѣрахъ, какъ и въ Финляндіи, которая находится въ одинаковыхъ съ нашей сѣверо-западной окрайной условіяхъ. Здѣсь же для эксплоатаціи имѣются цѣнные мраморы, краска торфъ и прочее. Торфъ, при развитіи заводскаге дѣла въ Олонецкомъ краѣ будетъ способствовать сбереженію лѣсовъ, а впослѣдствіи разовьется въ самостоятельную промышленность.

„При нынѣшнихъ неблагопріятныхъ условіяхъ сбыта дичи, скупщики въ своихъ интересахъ дешевятъ ее до наивозможной цѣны и промышленникъ, изъ боязни потерять все, радъ отдать дичь за полцѣны. Если же осуществится проектируемый путь, то промыселъ этотъ получитъ правильный ходъ и можетъ увеличить доходъ казны (плата за билетъ на право охоты). Пустынные лѣса Повѣнецкаго и Кемскаго уѣздовъ, по своей близости къ столицѣ, при желѣзной дорогѣ могли бы одни обезпечить потребность въ дичи. Кромѣ того, дичь найдетъ сбытъ чрезъ Петербургъ и Ревель за границу. Охота на звѣря займетъ также немаловажное мѣсто.

„Важное значеніе будетъ имѣть желѣзная дорога и въ стратегическомъ отношеніи. Она создастъ возможность быстраго и своевременнаго передвиженія войскъ и боевыхъ принадлежностей для защиты Бѣломорскаго побережья отъ непріятеля. Нынѣ Поморье совершенно беззащитно и, какъ показываютъ бывшіе примѣры, при первомъ появленіи непріятеля оно можетъ быть разворено. Мало того, при блокадѣ сѣверныхъ береговъ, поморское населеніе лишено будетъ возможности доставить хлѣбъ изъ Архангельска, что, при отсутствіи другихъ, болѣе удобныхъ путей сообщенія, поставитъ населеніе въ самое затруднительное положенія. Особенно неоцѣнимы будутъ услуги желѣзной дороги въ стратегическомъ отношеніи, когда осуществится устройство военнаго порта въ одномъ изъ незамерзающихъ заливовъ рыбачьяго полуострова, полная пригодность которыхъ для стоянки флота признается всѣми авторитетами военнаго дѣла!“

Представивъ вышеизложенныя положенія комиссіи на усмотрѣніе губернскаго собранія сессіи 1895 г., губернская управа объяснила, что не предрѣшая всѣхъ выгодъ отъ устройства желѣзной дороги на сѣверъ вообще, съ полною увѣренностью можно высказать, что путь этотъ уничтожитъ обособленность сѣвера, подниметъ производительность труда, вызоветъ сбытъ разнообразныхъ богатствъ, нынѣ втуне лежащихъ, послужитъ къ быстрому, своевременному и дешевому передвиженію грузовъ и, способствуя колонизаціи, несомнѣнно подниметъ благосостояніе всего сѣвернаго края вообще. въ частности же окажетъ несомнѣнное благодѣяніе во всѣхъ отношеніяхъ для Олонецкой губерніи, прорѣзавъ ее на протяженіи 580 верстъ. Принимая же во вниманіе, что въ настоящее время въ высшихъ правительственныхъ сферахъ возбужденъ уже вопросъ о необходимости постройки желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго значенія, губернская земская управа съ своей стороны, въ виду первостепенной государственной важности, каковую представляетъ экономическое развитіе нашего сѣвернаго Мурманскаго побережья, и громаднаго мѣстнаго значенія для Олонецкой губерніи, которое будетъ имѣть проведеніе желѣзной дороги отъ Петербурга на Кемь, полагала возбудитъ ходатайство предъ правительствомъ отъ лица Олонецкаго губернскаго земскаго собранія объ осуществленіи этой завѣтной мысли всѣхъ русскихъ людей, которымъ извѣстно какъ настоящее положеніе Мурмана, такъ и то, что онъ, этотъ заброшенный край, можетъ дать государству, будучи соединенъ удобнымъ и скорымъ путемъ съ сѣверною столицею Имперіи.

Олонецкое губернское земское собраніе, обративъ особенное вниманіе свое на изложенныя въ докладѣ губернской управы соображенія по вопросу о проведеніи желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до г. Кеми чрезъ гг. Лодейное-Поле, Петрозаводскъ и Повѣнецъ, нашло, что вопросъ о соединеніи удобнымъ путемъ сообщенія Мурманскаго побережья съ главнымъ нынѣ русскимъ портомъ Петербургомъ—уже имѣетъ за собою исторію, начало которой можно отнести ко времени основанія Петербурга. а именно къ 1703 г. Еще въ 1702 г. геній Великаго Преобразователя Россіи указалъ на важность соединенія двухъ морей, пройдя этотъ проектируемый нынѣ отъ Бѣлаго моря путь съ войскомъ и яхтами. Значеніе удобнѣйшаго пути какъ для всего сѣвернаго края, такъ и для мѣстнаго населенія, неоднократно обсуждалось и признавалось различными учрежденіями и лицами и въ земскихъ собраніяхъ Олонецкой губерніи, что подробно изложено въ изданной Олонецкимъ губернскимъ земствомъ книгѣ „Экономическое значеніе Бѣломорскаго канала“, изъ коей видно, что устройство пути будетъ преслѣдовать три важныя цѣли: 1) развитіе промышленности и торговли на сѣверѣ, зависящее отъ удобства сбыта продуктовъ, 2) обезпеченіе жителей сѣвернаго нехлѣбороднаго края продовольствіемъ, и 3) защиту его отъ непріятеля въ случаѣ войны. Такимъ образомъ, дорога эта, служа экономическимъ потребностямъ края, чрезъ который она пройдетъ, будетъ имѣть и важное государственное значеніе какъ дорога, соединяющая столичный портъ съ богатѣйшимъ въ мірѣ по рыбнымъ промысламъ—Мурманскимъ побережьемъ. Кромѣ того, дорога эта будетъ имѣть громадное стратегическое значеніе, ибо соединитъ ско-

рымъ путемъ столицу Имперіи, резиденцію Государя, съ незамерзающими мѣстами Сѣвернаго океана, дающими широкій просторъ дѣйствій коммерческому и военному флоту, если, какъ нужно надѣяться, въ томъ мѣстѣ возникнетъ новый портъ.

Руководствуясь такими соображеніями и усматривая изъ дѣйствій сосѣдняго финляндскаго правительства въ дѣлѣ быстраго проведенія сѣти желѣзныхъ дорогъ въ странѣ тяготѣніе къ Мурманскому побережью, послѣдствіемъ чего можетъ явиться невыразимый ущербъ въ экономическомъ отношеніи для коренного русскаго населенія, губернское собраніе 18 января 1895 г. постановило представить ходатайство, чрезъ г. Начальника губерніи высшему правительству о проведеніи желѣзной дороги Петербургъ—Кемь.

II.

Лѣтомъ 1895 г. Министръ Путей Сообщенія посѣтилъ г. Петрозаводскъ.

При представленіи г. Министру, предсѣдатель губернской земской управы В. В. Савельевъ, поднося хлѣбъ—соль, обратился къ князю Хилкову съ рѣчью, въ которой указалъ на крайнюю желательность соединенія Олонецкаго края желѣзной дорогою съ Петербургомъ.

Г. Министръ Путей Сообщенія, благодаря г. Савельева, какъ представителя Олонецкаго губернскаго земства, за сердечный привѣтъ и радушный пріемъ, сказалъ:

„Я очень радъ слышать высказанныя вами мысли и желанія, такъ какъ они совпадаютъ съ желаніями ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА и я считая себя счастливымъ тѣмъ, что первый могу возвѣстить Вамъ ВЫСОЧАЙШУЮ волю о разрѣшеніи провести желѣзную дорогу къ вамъ въ Петрозаводскъ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО, въ своихъ заботахъ, изволилъ устремить особое вниманіе на сѣверъ, который теперь будетъ имѣть удобные желѣзнодорожные пути, между которыми проведеніе желѣзной дороги къ вамъ, въ Петрозаводскъ, разрѣшено въ утвердительномъ смыслѣ окончательно".

Въ дополненіе къ изложенному губернская земская управа присовокупила, что производившіяся пятью партіями инженеровъ путей сообщенія техническія изысканія совершенно окончены въ октябрѣ мѣсяцѣ 1895 года и что желѣзнодорожная линія отъ Петербурга на Петрозаводскъ намѣчена отъ станціи Николаевской желѣзной дороги—Колпино, отстоящей отъ Петербурга въ 27 верстахъ, чрезъ Шлиссельбургъ, Старую Ладогу, Лодейное-Поле, Важины и Машезеро. Общее протяженіе всего пути 357 верстъ.

Губернское собраніе, принявъ къ свѣдѣнію сообщеніе г. Министра Путей Сообщенія, проникнутое благоговѣйнымъ чувствомъ признательности ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ по поводу Всемилостивѣйшаго разрѣшенія на проведеніе желѣзной дороги изъ С.-Петербурга въ Петрозаводскъ, имѣющей въ экономическомъ отношеніи великое жизненное значеніе для Олонецкой губерніи, и радостно соглашаясь съ предложеніемъ губерненской управы о повергнутіи къ стопамъ обожаемаго Монарха вѣрноподданническихъ чувствъ во всеподданѣйшемъ адресѣ, въ засѣданіи 16 января 1896 г. утвердило проектъ этого адреса.

III.

Новоладожская, Петербурской губерніи, земская управа отношеніемъ отъ 17 октября 1896 г. за № 3456, увѣдомила Олонецкую губернскую управу, что въ очередномъ земскомъ собраніи сессіи 1896 г. 13 октября, между прочимъ, слушалось предложеніе гласнаго А. А. Савицкаго, весьма энергично поддержанное гласнымъ генералъ-лейтенантомъ М. Н. Головнинымъ о возобновленіи и подтвержденіи ходатайства прошлаго года о скорѣйшемъ проведеніи сѣверной желѣзной дороги, составляющей неотложную и насущную мѣстную потребность. Гласный Н. М. Головнинъ замѣтилъ, что ходатайство это будетъ своевременно и, какъ онъ полагаетъ, не останется безъ вниманія. Предложеніе г. Савицкаго принято одиногласно съ полнымъ сочувствіемъ.

Сообщая о таковомъ постановленіи, Новоладожская уѣздная управа просила Олонецскую губенскую, не признаетъ ли она цѣлесообразнымъ доложить о немъ губернскому собранію, съ предложеніемъ поддержать указанное ходатайство.

Исполняя эту просьбу Новоладожской земской управы, губернская управа, съ своей стороны, высказала губернскому собранію январской сессіи 1897 г., что вопросъ о проведеніи Петербургско-Кемской желѣзной дороги—вопросъ настолько важный и жизненный для Олонецкой губерніи, что она съ весьма понятнымъ нетерпѣніемъ ожидаетъ открытія работъ по постройкѣ желѣзной дороги, долженствующей перерѣзать цѣлый обширный рай.

Поэтому управа считала своевременнымъ и неотложно необходимымъ съ своей сторочы возбудить ходатайство предъ Министромъ Финансовъ и Министромъ Путей Сообщенія о скорѣйшемъ осуществленіи постройки ВЫСОЧАЙШЕ разрѣшенной желѣзной дороги Петербургъ—Петрозаводскъ.

Соглашась съ докладомъ управы и признавая великое значеніи для края въ открытіи желѣзнодорожнаго сообщенія, губернское земское собраніе, въ засѣданіи 8 января 1897 г., постановило,—поручить губернской управѣ возбудить хотатайство о скорѣйшемъ осуществленіи постройки желѣзной дороги Петербургъ—Петрозаводскъ, каковая постройка уже ВЫСОЧАЙШЕ разрѣшена, какъ о томъ поставилъ въ извѣстность представителей города, земства и администраціи г. Министръ Путеи Сообщенія въ бытность Его Сіятельства лично въ г. Петрозаводскѣ въ 1895 году. Означенное ходатайство представлено было г. Начальнику губерніи 18 февраля 1897 г. за № 648.

IV.

Въ отвѣтъ на это ходатайство, за Министра Путей Сообщенія, Товарищъ Манистра генералъ Петровъ, отношеніемъ отъ 5 марта 1897 г. за № 4168, увѣдомилъ г. Начальника губерніи, что Министръ Финансовъ не находитъ возможнымъ приступить въ ближайшемъ будущемъ къ осуществленію названной линіи средствами казны; на осуществленіе же ея частными предпринимателями не имѣется предложеній.

Сообщеніе это было заслушано губернскимъ земскимъ собраніемъ въ засѣданіи 26 января 1898 года, въ которомъ предсѣдатель губернской земской управы Савельевъ заявилъ собранію слѣдующее „Получивъ 14 марта 1897 г. означенное увѣдомленіе, я, пользуясь, пребываніемъ въ то время въ Петербургѣ г. Начальника губерніи, счелъ долгомъ сообщить Его Превосходительству телеграммою отъ 16 того же марта 1897 г. доложенный губернскому земскому собранію отвѣтъ г. Товарища Министра Путей Сообщенія, причемъ присовокупилъ, „что виду оффиціально сдѣланнаго г. Министромъ Путей Сообщенія категорическаго объявленія представителямъ замства, города и администраціи о воспослѣдовавшемъ ВЫСОЧАЙШЕМЪ разрѣшеніи постройки желѣзной дороги Петербургъ—Петрозаводскъ, Олонецкое губернское земское собраніе, сознавая неисчислимую ражность какъ государственнаго, такъ и мѣстнаго значенія этой дороги, при сравнительно незначительной изъ средствъ казны напостройку дороги затратѣ, проникнутое безпредѣльными вѣрноподданническими чувствами благодарности, повергло къ стопамъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА всеподданнѣйшій адресъ.

Не усматривая изъ вышеприведеннаго отзыва г.г. Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ объ отмѣнѣ ВЫСОЧАЙШЕЙ воли, сообщенной въ г. Петрозаводскѣ Министромъ княземъ Хилковымъ, и не имѣя увѣдомленія о представленіи ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ всеподданнѣйшаго адреса Олонецкаго губернскаго земства, губернская земская управа позволяетъ себѣ обратиться къ Вашему Превосходительству съ покорнѣйшею просьбою повергнуть лично къ стопамъ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА всеподданнѣйшее ходатайство всего населенія ВЫСОЧАЙШЕ ввѣреннаго Вамъ края о приведеніи въ исполненіе переданнаго г. Министромъ Путей Сообщенія разрѣшенія ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА постройки желѣзной дороги Петербургъ—Петрозаводскъ“.

Въ послѣдствіе такового моего обращенія къ г. Начальнику губерніи, Его Превосходительство, по возвращеніи своемъ изъ Петербурга, передалъ мнѣ, что онъ въ январѣ мѣсяцѣ 1897 г. имѣлъ счастіе представляться ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ, причемъ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО въ высоко милостивыхъ словахъ обратился къ нему, тайному совѣтнику Демидову, интересуясь постройкою нашей желѣзной дороги. Затѣмъ г. Олонецкій Губернаторъ въ маѣ мѣсяцѣ 1897 г. получилъ свѣдѣніе, что ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ отдѣлѣ всеподданнѣйшаго отчета г. Губернатора, повергнутаго ЕГО ВЕЛИЧЕСТВУ въ октябрѣ 1897 г., въ которомъ онъ, г. Губернаторъ, излагалъ свои соображенія о необходимости постройки желѣзной дороги отъ Петербурга до Петрозаводска, ВЫСОЧАЙШЕ соизволилъ собственноручно начертать: „*надѣюсь въ скоромъ времени*“.

Важность для всего нашего сѣвера осуществленія постройки желѣзной дороги и отсутствіе свѣдѣніи о приступѣ къ этой постройкѣ, побудили меня въ первыхъ числахъ настоящаго года просить г. Начальника губерніи обратиться къ г. Министру Путей Сообщенія съ просьбою, не оставить сообщить, въ какомъ положеніи находится въ данное время вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги, на что Товарищъ Министра Путей Сообщенія генералъ Петровъ телеграфировалъ 15 января сего года г. Губернатору, что „кредитъ на приступъ къ постройкѣ Петербургско-Кемской желѣзной дороги былъ предвидѣнъ въ проектѣ смѣты Министерства Путей Сообщенія на текущій годъ, но исключенъ изъ нея на основаніи рѣшенія особаго совѣщанія Министровъ, состоявшагося въ ноябрѣ минувшаго года по вопросу объ очередяхъ постройки новыхъ желѣзнодорожныхъ линій.

Изъ всего сейчасъ изложеннаго мною, губернское земское собраніе изволитъ усмотрѣть, что вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги какъ бы отодвинутъ нынѣ на неопредѣленное время и нашъ сѣверъ, обладающій и несмѣтными лѣсными рудными богатствами и первыми въ мірѣ рыбными промыслами, эта жемчужина нашего отечества, остается въ отношеніи современныхъ путей сообщенія въ томъ же видѣ въ какомъ онъ былъ во времена Великаго Новгорода—тысячу лѣтъ тому назадъ. Повѣнецко-Сумская почтовая дорога, которую, наше же губернское земство 20 лѣтъ тому назадъ выстроило на свои средства, хотя и уничтожила созданную народной мудростью пословицу—„Повѣнецъ—всему міру конецъ“—тѣмъ не менѣе эта дорога, конечно, не можетъ выдѣлить весь сѣверъ изъ разряда мѣстъ, обездоленныхъ путями сообщенія вообще, а по тѣмъ богатствамъ и значенію, которыя онъ имѣетъ,—въ особенности“.

По выслушаніи этого, губернское земское собраніе, въ засѣданіи 26 января 1898 года, постановило:

„Просить г. Начальника губерніи представить Министру Внутреннихъ Дѣлъ ходатайство губернскаго земскаго собранія повергнуть къ стопамъ ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА всеподданнѣйшій адресъ губернскаго земскаго собранія, представленный въ 1896 году, и предъ Министромъ Путей Сообщенія ходатайствовать о приступленіи къ постройкѣ желѣзной дороги въ Петрозаводскъ въ текущемъ году“.

V.

Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію г. Министра Путей Сообщенія, отношеніемъ отъ 21 февраля 1898 г. за № 3375, увѣдомилъ г. Начальника губерній, что Петербургско-Кемскую желѣзную дорогу имѣется въ виду строить въ ближайшемъ будущемъ.

Затѣмъ, г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ сообщилъ г. Начальнику губерніи для зависящихъ распоряженій, что о всеподданнѣйшемъ адресѣ Олонецкаго губернскаго земскаго собранія, вызванномъ объявленнымъ земству Министромъ Путей Сообщенія ВЫСОЧАЙШИМЪ соизволеніемъ на постройку желѣзно-дорожной линіи отъ С.-Петербурга до Петрозаводска, а равно и о причинахъ, по коимъ къ сооруженію означеннаго пути не могло быть приступлено до сего времени, всеподданнѣйшимъ докладомъ въ 28 день мая сего года, Его Высокопревосходительствомъ доведено до ВЫСОЧАЙШАГО ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА свѣдѣнія.

Представляя о вышеизложенномъ губернскому земскому собранію, губернская земская управа снова указывала въ своемъ докладѣ на громадное экономическое значеніе для всего сѣвера желѣзной дороги Петербургъ-Петрозаводскъ и, между прочимъ, обратила вниманіе собранія на то, что въ опубликованной въ „Правительственномъ Вѣстникѣ“ государственной росписи доходовъ и расходовъ на 1899 г., имѣется кредитъ въ 24.777,782 руб. „на сооруженіе другихъ желѣзныхъ дорогъ“.

Губернская управа предлагала возбудить отъ губернскаго земскаго собранія ходатайство предъ Министромъ Финансовъ, прося не отказать въ распоряженіи о включеніи постройки желѣзной дороги Потербургъ-Петрозаводскъ въ число тѣхъ „другихъ желѣзныхъ дорогъ“, на сооруженіе которыхъ по ст. 21 чрезвычайныхъ расходовъ государственной росписи на 1899 г. ВЫСОЧАЙШЕ разрѣшено отпустить 24.777,782 рубля.

Губернское земское собраніе 29 января 1899 г. постановило такое ходатайство возбудить.

Въ отвѣтъ на это департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, по приказанію Министра Финансовъ, отношеніемъ отъ 17 марта 1899 г. за № 2232, увѣдомилъ г. и. д. Олонецкаго Губернатора, что за полнымъ распредѣленіемъ кредитовъ по росписи текущаго 1899 г., къ осуществленію желѣзнодорожной линіи отъ Петербурга чрезъ Петрозаводскъ на Кемь въ ближайшемъ будущемъ приступлено быть не можетъ.

Доводя объ этомъ отзывѣ г. Министра Финансовъ до свѣдѣнія очередного губернскаго земскаго собранія декабрьской сессіи 1899 г., губернская управа доложила, что проведеніе этой линіи съ 1899 года является предпріятіемъ, имѣющимъ не только мѣстное, но и особенное общегосударственное значеніе,—24 іюня 1899 г. состоялось на Мурманѣ освященіе и открытіе при Екатерининской гавани порта и города Александровска.

Портъ и городъ Александровскъ открыты при Екатерининской гавани на берегу Ледовитаго океана и представляетъ первую незамерзающую и доступную для большихъ военныхъ и коммерческихъ кораблей гавань.

Мысль объ устройствѣ подобной гавани нельзя назвать новою, по крайней мѣрѣ для Олонецкаго земства, такъ какъ она явилась еще въ восьмидесятыхъ годахъ при производствѣ нашимъ губернскимъ земствомъ изысканій для проведенія Бѣломорскаго канала. Уже тогда Олонецкимъ губернскимъ земствомъ было признано необходимымъ устройство порта на Мурманскомъ побережьи и даже указывалось на мѣстонахожденіе незамерзающей гавани—„Озерко“, въ Матовскомъ заливѣ. Этою мыслью особенно заинтересовался бывшій въ то время морскимъ министромъ Шестаковъ, который предполагалъ съ открытіемъ навигаціи лично проѣхать для осмотра „Озерка“, но предположеніе это не могло быть приведено въ исполненіе, вслѣдствіе его кончины.

Нынѣ мысль объ устройствѣ незамерзающей гавани осуществилась. Русскій флотъ имѣетъ возможность свободнаго во всякое время года выхода въ океанъ. Однако, новый портъ пріобрѣтетъ выдающееся значеніе только въ томъ случаѣ, если онъ станетъ оконечностью желѣзнодорожнаго пути, соединяющаго Мурманъ съ остальной Россіею. А линія эта несомнѣнно, прорѣжетъ и Олонецкую губернію, о чемъ давно ходатайствуетъ губернское земское собраніе.

Губернское земское собраніе, въ засѣданіи 14 декабря 1899 г., выслушавъ изложенный докладъ губернской управы, высказалось за настоятельную необходимость проведенія вышеназванной желѣзнодорожной линіи; затѣмъ принявъ во вниманіе сорбщеніе губернской управы о возбужденіи по поводу проведенія желѣзной дороги на Мурманъ ходатайство г. Архангельскаго Губернатора предъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЫСОЧЕСТВОМЪ Вел. Кн. ВЛАДИМІРОМЪ АЛЕКСАНДРОВИЧЕМЪ, постановило избрать изъ состава губернскаго собранія особую депутацію для представленія ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЫСОЧЕСТВУ Великому Князу ВЛАДИМІРУ АЛЕКСАНДРОВИЧУ, которому благоугодно было обратить свое вниманіе на нужды сѣвера въ удобныхъ путяхъ сообщенія еще при разсмотрѣніи въ Комитетѣ Министровъ проекта о сооруженіи Бѣломорскаго канала, ходатайство Олонецкаго губернскаго земства объ испрошеніи Всемилостивѣйшаго ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА разрѣшенія на проведеніе желѣзной дороги отъ С.-Петербурга въ Петрозаводскъ.

VII.

По ВЫСОЧАЙШЕМУ повѣленію, послѣдовавшему въ маѣ мѣсяцѣ 1901 г., Правительство должно было съ 1902 года приступить къ сооруженію Сѣверной желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Вятки.

Вслѣдствіе сего предсѣдателемъ губернской земской управы В. В. Савельевымъ, съ разрѣшенія г. Начальника губерніи, былъ внесенъ въ чрезвычайное губернское земское собраніе майской сессіи 1901 г. докладъ слѣдующаго содержанія: „Желѣзнодорожная линія отъ С.-Петербурга до Вятки пройдетъ чрезъ города Тихвинъ, Череповецъ, Вологду, Буй и Галичъ до Вятки. Для Олонецкой губерніи сама по себѣ Сѣверная желѣзная дорога не будетъ имѣть прямого и существеннаго значенія, какъ проходящая за ея предѣлами, но въ то же время она должна имѣть косвенное значеніе и для нашей

губерніи, такъ какъ къ ней должна примкнуть будущая желѣзнодорожная линія Петербургъ-Петрозаводскъ, разрѣшенная къ сооруженію еще въ 1895 году.

Проведеніе разрѣшенной нынѣ къ сооруженію съ будущаго года желѣзнодорожной линіи Петербургъ Вятка, при нѣкоторомъ согласованіи ея направленія съ направленіемъ Петербургско-Петрозаводской линіи, могло бы значительно упростить разрѣшеніе вопроса о проведеніи и послѣдней.

Обѣ изъ названныхъ линій, имѣя началомъ своимъ станцію Колпино. Николаевской желѣзной дороги, по предварительнымъ изысканіямъ, уклоняясь далѣе одна отъ другой, пересѣкаютъ р. Волховъ въ различныхъ ея мѣстахъ, такъ: Сѣверная жел. дорога должна пересѣчь р. Волховъ въ верхнемъ его теченіи, т. е выше Волховскихъ пороговъ, а Петербургско-Петрозаводская жел. дорога въ нижнемъ теченіи—ниже пороговъ—у Старой Ладоги. Если бы при окончательномъ изысканіи пунктъ пересѣченія рѣки Волхова Сѣверною дорогою былъ опредѣленъ ниже пороговъ, что признавалось желательнымъ и о чемъ ходатайствовало Петербургское губернское земство, то Петрозаводская желѣзная дорога могла бы имѣть общій съ Сѣверной дорогой путь отъ ст. Колпино или Петербурга до праваго берега Волхова, т. е. почти одну треть всего протяженія дороги Петербургъ-Петрозаводскъ.

По имѣющимся различнымъ свѣдѣніямъ можно полагать, что при такихъ отступленіяхъ отъ предварительно намѣченныхъ направленій не произойдетъ никакой разницы въ значеніи линій для обслуживаемыхъ ими районовъ, но въ то же время получилась бы съ финансовой стороны значительная разница, такъ какъ Сѣверная жел. дорога, пересѣкая р. Волховъ ниже пороговъ и служа однимъ и тѣмъ же путемъ и Петрозаводской линіи на протяженіи болѣе ста верстъ, вмѣстѣ съ тѣмъ дала бы возможность укоротить въ будущемъ линію Петрозаводской жел. дороги противъ намѣченной изысканіями 1895 г., а кромѣ того, устранилась бы необходимость и постройки двухъ мостовъ чрезъ р. Волховъ. При такихъ условіяхъ, естественно, скорѣе могло бы осуществиться проведеніе и дальнѣйшей части Петербургско-Петрозаводской линіи".

Губернское земское собраніе, соглашаясь съ мнѣніемъ В. В. Савельева, въ засѣданіи 31 мая 1901 г. постановило: возбудить ходатайство Олонецкаго губернскаго земскаго собранія предъ г.г. Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ о томъ, чтобы Сѣверная желѣзная дорога—Петербургъ-Вятка—пересѣкла р. Волховъ ниже его пороговъ и, такимъ образомъ, могла бы служить началомъ желѣзнодорожной линіи до Петрозаводска. Независимо сего возбудить ходатайство предъ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, прося его поддержать настоящее ходатайство Олонецкаго губернскаго земскаго собранія которое означеннымъ постановленіемъ стремится хотя до нѣкоторой степени приблизить къ столицѣ отторгнутый отъ нея Олонецкій края.

Ходатайство это губернскою земскою управою представлено было г. Начальнику губерніи для дальнѣйшаго направленія 3 іюня 1901 года.

Въ отвѣтъ на это представленіе послѣдовали слѣдующія сообщенія г. Начальника губерніи:

1) Отъ 30 іюля 1901 г. за № 411, что департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, по порученію г. Министра Финансовъ увѣдомилъ, что рѣшено произвести изысканія Сѣверной желѣзной дороги по двумъ варіантамъ: выше и ниже пороговъ р. Волхова и что Комитетъ управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, въ засѣданіи 17 іюля 1901 г., высказался въ принципѣ за второе изъ означенныхъ направленій.

2) Отъ 28 августа 1901 г. за № 452, что по обсужденіи Комитетомъ управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ вопроса о направленіи Сѣверной желѣзной дороги, названный Комитетъ призналъ желательнымъ проведеніе этой дороги въ направленіи, пересѣкающемъ р. Волховъ ниже его пороговъ.

и 3) Отъ 28 же августа за № 453, что департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, по порученію г. Министра Финансовъ, вслѣдствіе представленія Его Превосходительства о проведеніи отъ Петербургско-Вятской жел. дороги одновременно съ нею съ 1902 г. дальнѣйшей части Петербургско-Петрозаводской желѣзной дороги, увѣдомилъ, что въ виду предстоящихъ ассигнованій весьма значительныхъ средствъ Государственнаго Казначейства на сооруженіе наиважнѣйшихъ по государственному значенію желѣзныхъ дорогъ, постройка Петрозаводской дороги едва ли можетъ быть осуществлена въ ближайшіе годы на средства казны.

Олонецкимъ губернскимъ земскимъ собраніемъ въ засѣданіи 30 ноября 1901 года изложенный докладъ губернской управы принять къ свѣдѣнію.

VIII.

14 іюня 1902 г. Начальникомъ губерніи получена была отъ г. Министра Внутреннихъ Дѣлъ слѣдующая телеграмма:

„Государь Императоръ соизволилъ повелѣть мнѣ объявить Вашему Превосходительству, что 10 сего іюня ЕГО ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было ВЫСОЧАЙШЕ повелѣть приступить къ сооруженію въ 1903 году, распоряженіемъ казны, желѣзной дороги, долженствующей соединить С.-Петербургъ съ Петрозаводскомъ".

Сообщая о приведенномъ ВЫСОЧАЙШЕМЪ повѣленіи губернскому земскому собранію очередной сессіи 1902 г., губернская земская управа доложила, что важное значеніе проведенія этой линіи желѣзной дороги для Олонецкой губерніи, въ частности, а для всего сѣвернаго края вообще, подробно выяснено за послѣдніе десять лѣтъ въ докладахъ губернской управы, почему нынѣ не представляется необходимости касаться этого вопроса. Но, вмѣстѣ съ тѣмъ, управа полагала, что на очередь выступаетъ другой вопросъ—о направленіи желѣзной дороги, такъ какъ въ этомъ отношеніи, по имѣющимся въ губернской управѣ свѣдѣніямъ, представлено на разсмотрѣніе Правительства нѣсколько проектовъ.

Тихвинская городская дума возбудила ходатайство о томъ, чтобы разрѣшенная къ сооруженію желѣзная дорога была направлена отъ Петрозаводска на Тихвинъ, соединяясь здѣсь съ Сѣверною жел. дор. Такое направленіе линіи—Петрозаводскъ—Лодейное-Поле—Тихвинъ, по мнѣнію губернской управы, удлинить строительную линію противъ Петрозаводскъ—Лодейное-Поле—Дубовики—на 70 верстъ, и кромѣ того, не будетъ имѣть того значенія для Петрозаводска и вообще для Олонецкой губерніи, какое ожидалось при неоднократныхъ обсужденіяхъ вопроса о желѣзной дорогѣ, долженствующей соединить Петрозаводскъ съ Петербургомъ—непосредственно. При соединеніи же Петрозаводска съ Тихвиномъ, Олонецкая губернія приблизится въ смыслѣ удобства пути скорѣе къ Москвѣ чѣмъ къ Петербургу—своему соименнику, тяготѣніе къ которому существуетъ со дня основанія ихъ обоихъ Великимъ Петромъ, положившимъ начало существованія и Петрозаводска и Петербурга два столѣтія тому назадъ въ одномъ и томъ же 1703 году.

С.-Петербурская городская дума, напротивъ, ходатайствуетъ о направленіи желѣзной дороги отъ пересѣченія р. Волхова (у дер. Дубовики) по правому берегу р. Волхова до Новой Ладоги, затѣмъ на Сясскіе Рядки, устье р. Свири, г. Олонецъ и наконецъ къ Петрозаводску, Въ пользу такого направленія приводится связь желѣзнорожной линіи съ райономъ Ладожскаго озера и Маріинской водной системой и развитіе горной промышлнности въ Олонецкомъ уѣздѣ.

По мнѣнію губернской управы, проектируемое С.-Петербургской думой направленіе дороги хотя во многомъ совпадаетъ съ произведенными въ 1895 году изысканіями, но вмѣстѣ съ тѣмъ имѣетъ и уклоненіе. Какъ извѣстно изысканія линіи были произведены отъ р. Волхова прямо къ Лодейному-Полю и это послѣднее направленіе, по мнѣнію губернской управы, болѣе всего удовлетворяютъ нуждамъ Олонецкой губерніи, проходя по срединѣ западной части губерніи, а не по окраинѣ, какъ было при проведеніи дороги черезъ Олонецъ, и значительно сокращаетъ расходы по сооруженію полотны дороги, протяженіе которой въ этомъ случаѣ значительно сократится; затѣмъ, это направленіе устранило бы необходимость сооруженія весьма большихъ мостовъ, ибо при направленіи линіи на Лодейное-Поле она должна будетъ пересѣкать рѣки Пашу, Оять и Свирь въ сравнительно узкихъ мѣстахъ ихъ теченія тогда какъ направленіе на Олонецъ пересѣкло бы эти рѣки при ихъ устьяхъ. При этомъ необходимо принять въ соображеніе низменность береговъ р. Свири, ея весьма значительную ширину на всемъ протяженіи ниже Лодейнаго-Поля, а равно и большую глубину, тогда какъ эта глубина рѣки близъ Лодейнаго-Поля является сравнительною уже незначительною, а выше города въ шести верстахъ начинаются пороги. Пройдя черезъ Лодейное-Поле, желѣзнодорожная линія будетъ соприкасаться съ Маріинской водной системой въ самомъ удобномъ пунктѣ, какимъ является городъ Лодейное-Поле, гдѣ образуется важный пунктъ дзя пріема грузовъ предъ закрытіемъ навигаціи, идущихъ въ Петербургъ по Маріинской системѣ.

Развитіе же горнозаводской промышленности въ Олонецкомъ уѣздѣ впослѣдствіи всегда можетъ вызвать сооруженіе вѣтки подъѣзднаго пути.

По симъ основаніямъ губернская управа полагала, что въ интересахъ Олонецкой губерніи было бы крайне желательно проведеніе желѣзной дороги отъ р. Волхова въ Петрозаводскъ по направленію, которое дано изысканіями 1895 года.

Въ виду вышеизложеннаго, губернская земская управа и находила необходимымъ обратиться съ ходатайствомъ въ министерство путей сообщенія о проведеніи желѣздорожной линіи—Петербургъ—Петрозаводскъ—отъ р. Волхова черезъ Лодейное-Поле.

Изложенный выше докладъ губернскимъ земскимъ собраніемъ заслушанъ былъ въ засѣданіи 20 декабря 1902 года.

Послѣ прочтенія доклада губернской управы и по выясненіи предсѣдателемъ собранія значенія вопроса о направленіи желѣзной дороги, губернское земское собраніе постановило: 1) Согласиться съ мнѣніемъ управы о желательности сохранить то направленіе, какое намѣчено изысканіями 1895 г., или, въ случаѣ измѣненія направленія, согласиться скорѣе съ болѣе восточнымъ его отклоненіемъ, чѣмъ съ западнымъ; 2) просить содѣйствія г. Начальника губерніи въ благопріятномъ разрѣшеніи этого вопроса и 3) избрать особую депутацію для представленія въ надлежащихъ мѣстахъ личнаго ходатайства по этому гопросу.

Вмѣстѣ съ этимъ постановлено было въ особомъ всеподданнѣйшемъ адресѣ выразить ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ вѣрноподданническую благодарность за Царскую милость Олонецкому краю.

Отвѣта на это ходатайство губернскаго земскаго собранія о проведеніи желѣзнодорожной линіи въ томъ направленіи, какое опредѣлилось изысканіями 1895 г., не послѣдовало.

При ложеніе 2-ое.

Пояснительная записка

къ рекогносцировкѣ линіи отъ г. Лодейнаго-поля до г. Тихвина.

Отъ г. Лодейнаго-поля линія на г. Тихвинъ подымается на водораздѣлъ рѣкъ Свири и Ояти Поднимаясь на этотъ водораздѣлъ, линія пересѣчетъ водораздѣлы рѣкъ Канамы и Шамекши, проходитъ между озерами и круто спускается къ рѣкѣ Ояти. Затѣмъ идетъ берегомъ рѣки Ояти и пересѣкаетъ послѣднюю на 50-ой верстѣ мостомъ въ 60 саж.

На пройденномъ протяженіи отъ рѣки Свири придется подняться съ отмѣтки 9,00 до отмѣтки 87 на протяженіи 20 верстъ, а въ частности съ 18-ой версты до 20-ой разница горизонтовъ болѣе 35 саж., т. е. линію придется значительно удлинить, чтобы, примѣняя даже уклонъ въ 0,01, выбраться на водораздѣлъ. Спускъ къ рѣкѣ Оять тоже очень крутой и потребуетъ развитія линіи.

По переходѣ рѣки Ояти, линія опять поднимается на водораздѣлъ рѣкъ Ояти и Капши, которую пересѣкаетъ на 80 ой верстѣ мостомъ въ 55 саж. Водораздѣлъ этотъ наиболѣе высокій и достигаетъ отмѣтки 101 саж.

На этомъ протяженіи уклоны при подъемахъ и спускахъ тоже весьма крутые.

Далѣе линія слѣдуетъ по долинѣ рѣки Капши впадающей въ рѣку Пашу. Эту послѣднюю линія пересѣкаетъ на 112-ой верстѣ мостомъ отверстіемъ въ 60 саж.

Далѣе линія идетъ долиною рѣки Паши до пересѣченія рѣки Пинеги, затѣмъ подымается на водораздѣлъ рѣкъ Паши и Тихвинки, съ водораздѣла спускается къ рѣкѣ Тихвинкѣ, которую пересѣкаетъ на 150-ой верстѣ и соединяется съ С.-Петербургъ-Вологодской желѣзной дорогой на станціи Тихвинъ.

На всемъ протяженіи линія проходитъ по мѣстностямъ, мало населеннымъ, болотистымъ и покрытымъ мелкимъ лѣсомъ. Пути сообщенія существуютъ по долинамъ рѣкъ отъ селенія до селенія,—въ сторону же никакихъ дорогъ нѣтъ.

Какъ видно изъ барометрическаго профиля, линія въ общемъ будетъ имѣть крутые (спуски) скаты и подъемы, а потому въ эксплоатаціонномъ отношеніи будетъ линія трудная.

На подъемахъ и спускахъ работы будутъ большія при тяжелыхъ грунтахъ (глина съ валунами), на водораздѣлахъ множество глубокихъ болотъ, которыя потребуютъ паровозной возки, удорожающей работы. Только по долинамъ рѣкъ работы не будутъ тяжелыя, но отсутствіе народонаселенія и рабочаго скота вызоветъ необходимость доставлять все издалека, что, при полномъ отсутствіи дорогъ, значительно подниметъ стоимость земляныхъ работъ даже въ хорошихъ грунтахъ.

Число искусственныхъ сооруженій будетъ значительно ввиду пересѣченности мѣстности, подъемовъ на водораздѣлы и спусковъ съ нихъ. Большихъ рѣкъ ни этихъ ста пятидесяти верстахъ—пять: Оять—60 саж., Капша—35 саж., Паша—60 саж., Пинега—15 саж. и Тихвинка—40 саж., а всего мостовъ большихъ отверстій 210 саж.

Принимая количество работъ на версту одинаковымъ съ линіей Дубовики—Лодейное поле—Петрозаводскъ, общая стоимость линіи Тихвинъ—Лодейное поле выразится въ 71.945 руб. на версту, а всего въ $71.945 \times 150 = 10.792.000$ руб., что дастъ для линіи Тихвинъ—Петрозаводскъ съ рельсами и подвижнымъ составомъ сумму 21.584.000 руб.

Сравненіе длины и прочихъ элементовъ направленій отъ С.-Петербурга черезъ Тихвинъ на Лодейное поле и отъ С.-Петербурга же черезъ Дубовики на Лодейное поле будетъ не въ пользу Тихвинскаго направленія. Строительная длина болѣе на 35 верстъ, а общая длина до С.-Петербурга на 105 верстъ длиннѣе и на 2.518.000 рублей и дороже.

Виртуальная длина Тихвинскаго направленія значительно болѣе виртуальной длины направленія на Дубовики, такъ какъ послѣднее не требуетъ значительнаго развитія линіи для перехода водораздѣловъ рѣкъ Свири, Ояти и Паши.

Наивысшая отмѣтка линіи Дубовики—Лодейное поле—11,00 саж., а на линіи Лодейное поле—Тихвинъ—101,00 саж.

Если даже спрямить произведенную рекогносцировку и итти отъ р. Ояти болотами на г. Тихвинъ, какъ указано на картѣ пунктиромъ, оставляя къ востоку рѣку Тикшу, Правливое болото, Великій мохъ, пересѣкая Кондешку, мимо озеръ Долгое, Салоозеро и по рѣкѣ Санѣ, на деревню Канивецъ, все же не будетъ покрыта столь значительная разница въ длинѣ обоихъ направленій и возможное при этомъ незначительное облегченіе виртуальной длины будетъ поглощено добавочными экспоатаціонными расходами по содержанію насыпей и искусственныхъ сооруженій на болотахъ.

Подписалъ:

Начальникъ работъ инженеръ **В. Саханскій.**

Районъ Тихвинскаго уѣзда тяготѣющій къ проектируемой дороги [1]).

Районъ проэктируемой ж. дороги Петрозаводскъ-Тихвинъ въ предѣлахъ Тихвинскаго уѣзда заключаетъ пять волостей: Красноборскую, Саньковскую, Куневичскую, Кузьминскую и Новинскую съ общей площадью въ 363.952,9 десятинъ. Эта площадь распредѣляется по владѣніямъ такъ:

Названіе волостей.	Крестьянской надѣльной. Пашни.	Крестьянской надѣльной. Всего съ пашней.	Частновладѣльческой.	Казенной.	Церковной и друг.	Всего.
1) Красноборская . .	2120,6	25073,2	35.998,0	8999,8	341,0	70,412,0
2) Куневическая . .	1102,9	13843,2	64.894,5	7207,3	644,6	86.589,6
3) Кузьминская . . .	1445,7	16770,5	65.940,8	3471,3	159,2	86341,8
4) Новинская	2590,0	19700,6	20 123,8	24.495,6	310,4	64630,4
5) Саньковская . . .	620,8	4075,7	51.407,4	444,5	51,5	55979,1
Всего	7880,0	79.463,2	233.364,5	44,618.5	1506,7	363.952,9

По угодьямъ эти земли распредѣлены слѣдующимъ образомъ:

Названіе волостей.	Распредѣленіе земли по угодьямъ въ десят. Усадебн.	Пашни.	Покоса.	Лѣса.	Неудобн.	Всего.	% отношеніе отдѣльныхъ угодій къ общей площади. Усадебн.	Пашни.	Покоса.	Лѣса.	Неудобн.
1) Красноборск. .	225,9	2608,5	3447,3	53809,1	10321,2	70412,0	0,3	3,7	4,9	76,4	14,7
2) Куневическая. .	207,0	2026,9	2396,1	72466,6	9493,0	86589,6	0,2	2,3	2,8	83,7	11,6
3) Кузьминская .	194,3	2419,1	3734,7	64117,9	15875,8	86341,8	0,2	2,8	4,3	74,3	18,4
4) Новинская . .	143,3	2950,5	4556,3	37847,2	19133,1	64630,4	0,2	4,6	7,0	58,6	29,6
5) Саньковская .	52,1	955,8	1761,2	44775,5	8434,5	55979,1	0,1	1,7	3,2	80,0	15,0
Всего . . .	822.6	10960,8	15895,6	273.016,3	63.257,6	363.952,9	0,2	2,9	4,4	75	17,5

Свѣдѣнія о состояніи хозяйствъ даны въ слѣдующихъ таблицахъ:

Общій вѣсъ въ мѣрахъ.

Названіе волостей.	Ржи.	Овса.	Ячменя.	Картофеля.	Льна.
1) Красноборская . .	6905	17463	789	4058	120
2) Куневическая . . .	5462	14445	590	4493	200
3) Кузьминская . . .	5400	14644	973	4384	240
4) Новинская	7854	16870	641	9354	376
5) Саньковская . . .	2531	5883	547	2583	128
Всего . . .	28152	69305	3540	24872	1064

Общій сборъ хлѣбовъ за вычетомъ сѣмянъ въ мѣрахъ.

Названіе волостей.	Рожь.	Овесъ.	Ячмень.	Картофель.	Сборъ сѣна въ пудахъ.
1) Красноборская . .	31072	34926	3156	16232	138,300
2) Куневическая . .	21848	28890	2360	17972	109,700
3) Кузьминская . . .	21600	29288	3894	17536	111,100
4) Новинская	39270	33740	2564	46700	309,800
5) Саньковская . . .	10124	11766	2188	10332	90,000
Всего	123914	138610	14162	108772	758,900

[1]) Составлено аграномомъ Тихвинскаго Земства г. Каченовскимъ.

Населенность района.

1) Красноборская вол.	7203
2) Куневическая „	5577
3) Кузьминская „	5070
4) Новинская „	6300
5) Саньковская „	3054
Всего	27,204

Общее населеніе по волостямъ опредѣлено на основаніи данныхъ 1886 г. и послѣдней переписи 1897 г. Сообразаясь съ этими цифрами, можно предположить приростъ населенія съ 1886 по 1909 г. въ 40%; приведенныя въ таблицѣ цифры показываютъ населеніе 1886 г., увеличеннсе на 40%.

Цѣны на землю сравнительно очень низкія: можно отмѣтить изъ сдѣлокъ за послѣднее время на кругъ по 20 руб. за десятину. Лѣсныя вырубки оцѣниваются по 10 руб. за десятину. Продажную цѣну за десятину пашни или сѣнокоса можно считать (смотря по качеству) отъ 40—120 руб.

Въ аренду земля сдается обычно изъ половины или 1/3 урожая, денежная аренда встрѣчается рѣдко, есть случаи за десятину пашни смотря по качеству отъ 2 до 8 руб., десятина покоса отъ 2 до 6 р.

Количество скота по даннымъ 1907 г. въ кр. хозяйствахъ.

Волости.	Число селен.	Число хоз.	Лошадей. Взросл.	Лошадей. молод.	Рогат. скота. Взросл.	Рогат. скота. Молод.	Хоз. безъ л.	Хоз. безъ рог. скота.	Всего скота.	% хоз. безъ лошадей.	% хоз. безъ скота.	На 100 хоз. лошадей.	На 100 хоз. рог. скота.	% хоз. неим. никакого ск.
Куневич. . .	71	908	**798**	**130**	**1859**	**152**	169	189	**2339**	18,4	1	88,1	204	8,2
Кузьминск. .	63	766	**781**	**123**	**1394**	**1423**	77	47	3721	10,0	5,2	102,0	153,03	6,0
Краснобор. .	54	997	**994**	**144**	**1712**	**899**	109	24	3849	10,9	2,3	99,7	162,4	7,4
Новинск. . .	33	919	**1036**	**65**	**1128**	**1019**	45	31	3248	5	4,1	101,8	150,2	10,4
Саньковск. .	27	417	**366**	**28**	**699**	**536**	75	13	1629	18	3,1	87,8	167,6	6,5

За послѣдніе годы въ гор. Тихвинѣ держатся цѣны на рожь отъ 10—11 руб. за четверть. Цѣна ржи въ удаленныхъ мѣстахъ отъ гор. Тихвина, напримѣръ, Красноборской вол. выше обычной рубля на 2 за четверть.

Приведенный выше цифровой матеріалъ опредѣлено указываетъ, что главныя средства къ существованію въ уѣздѣ, и землевладѣльцамъ, и земледѣльцамъ (зимой дровосѣкамъ) даетъ лѣсъ; лѣсная площадь района составляетъ 75% по отношенію къ общей площади.

Лѣсъ используется только исключительно, какъ матеріалъ на постройку и топливо. Ни заводовъ по выработкѣ бумажной массы, ни другихъ по обработкѣ древесины и пр. здѣсь нѣтъ. Преобладающія породы лѣса,—ель, сосна, береза, осина, ольха. Общій характеръ мѣстности низменный—ровный; холмистая мѣстность только въ *Красноборской* волости. Почвы,—песчаныя, глинистыя, суглинистыя и подзолистыя; мѣстами много камней, пашня и покосы рѣдко составляютъ сплошныя площади. Значительная часть покосовъ и пашни разбросаны небольшими полянками. Покосы большею частью болотные расположены около озеръ, маленькихъ рѣчекъ, ручейковъ, такъ называемыя—„Чищенки“ (расчищенные изъ подъ лѣса); суходольныхъ покосовъ меньше, и совсѣмъ мало заливныхъ. Землавладѣльцы можно сказать, совершенно не занимаются сельскимъ хозяйствомъ, извлекая доходы исключительно отъ эксплоатаціи лѣса. Пахотныхъ земель въ частновладѣльческихъ хозяйствахъ означеннаго района по даннымъ 1890 г. всего 664,5 десятинъ, а за истекшіе 19 лѣтъ тенденціи къ расширенію пашни въ частновладѣльческихъ хозяйствахъ не набюдалось: Система земледѣлія въ частновладѣльческихъ хозяйствахъ обычно трехъпольная, но за послѣдніе 10 лѣтъ нѣкоторыя хозяйства перешли къ многопольно-травяной. Обращаетъ на себя вниманіе и очень незначительная распаханность земли у крестьянъ. Причина этому лежитъ нетолько въ большомъ количествѣ неудобныхъ земель [1]). Задерживаетъ развитіе земледѣлія сильная черезполосность надѣльныхъ земель: у каждаго селенія владѣнія въ нѣсколькихъ кускахъ, отдѣленныхъ одинъ отъ другого верстами (иногда 5—10 верстъ) [2]). Главная же причина слабаго развитія земледѣлія лежитъ, понятно, въ общихъ некультурныхъ условіяхъ: отсутствіе путей сообщенія, сбыта с.-х. продуктовъ и пр. Своего хлѣба населенію въ среднемъ хватаетъ на продовольствіе до декабря мѣсяца. Ежегодно населеніе даннаго района должно прикупать привознаго хлѣба около 300000 пуд. На пашняхъ, расположенныхъ около селеній, и у крестьянъ система земледѣлія трехпольная-зерновая, но, какъ уже

[1]) Очень много такихъ неудобныхъ земель, которыя при незначительной на нихъ затратѣ труда и капитала превращаются въ хорошіе луга. Много моховыхъ болотъ, но есть и богатыя азотомъ травяныя болота.

[2]) Такая черзполосность создалась въ силу того, что при выдѣлѣ крестьянъ помѣщики дорожили пашней, а крестьяне стремились захватить въ свое владѣніе раздѣленныя ими въ разныхъ мѣстахъ лядины.

сказано выше, значительная часть пашни крестьянъ раскидана небольшими полянками среди лѣсовъ; площадь пашни въ полянкахъ нерѣдко составляетъ около половины всей посѣвной площади. На раскиданныхъ участкахъ пашни еще не установилось и правильной трехъ-польной системы, а лѣсопольная отжила свое время; частные землевладѣльцы уже берегутъ лѣсъ и подъ выдѣлку лядинъ крестьянамъ лѣсныхъ площадей не сдаютъ; на своихъ земляхъ крестьянамъ уже негдѣ выдѣлывать лядинъ. Навозомъ удобряются только поля, расположенныя около селеній; удаленные отъ селеній участки („полянки") навозомъ или совсѣмъ не удобряются или удобряются очень слабо и рѣдко; на нихъ сѣютъ рожь, а чаще подрядъ въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ овесъ, пока земля окончательно не истощится, а затѣмъ они на нѣсколько лѣтъ забрасываются. Такая форма земледѣлія, при нѣкоторыхъ усиліяхъ со стороны земскаго агрономическаго персонала создаетъ за послѣдніе годы (послѣ проведенія сѣверной жел. дороги [3]) усиленный ростъ спроса на искуственныя удобренія. Минеральныя удобренія преимущественно фосфорно-кислыя хорошо оплачиваются на участкахъ, на которые навозъ вывозить за дальностью разстоянія невыгодно. Ростъ спроса на искуственныя удобренія виденъ изъ слѣдующихъ цифръ. Продано удобреній изъ сельско-хоз. склада преимущественно крестьянамъ:

въ 1901 г.	460 пуд.	
„ 1902 „	286 „	
„ 1903 „	679 „	
„ 1904 „	983 „	Открылось движеніе по Сѣверной ж. д.
„ 1905 „	982 „	
„ 1906 „	1913 „	
„ 1907 „	5000 „	
„ 1908 „	7000 „	

Наблюдается у крестьянъ и стремленіе завести на удаленныхъ участкахъ пашни травосѣяніе (посѣвъ клевера). Мнѣ думается, что такое стремленіе въ связи съ примѣненіемъ фосфорнокислыхъ туковъ, указываетъ на возможность непосредственнаго перехода отъ залежной системы, минуя трехъ-полье, къ травопольной безъ правильнаго плодосмѣна. При данныхъ условіяхъ такая форма хозяйства наиболѣе выгодна. Правильная система хозяйства безъ правильнаго плодосмѣна на удаленныхъ участкахъ пашни ускоритъ и переходъ отъ трехъ-полья на присельныхъ пашняхъ къ многополью съ посѣвомъ бобовыхъ и съ правильнымъ плодосмѣномъ. Проведеніе желѣзной дороги дало-бы сильный толчекъ къ переходу на травопольное хозяйство. Трехпольная зерновая система хозяйства держится и въ силу недостатка, вѣрнѣе отсутствія, у крестьянъ капиталовъ, въ силу, такъ сказать, еще въ нѣкоторой степени натуральной формы хозяйства. Денегъ на покупку хлѣба очень мало, а хлѣбъ дорогъ, приходится очень дорожить площадью ржаныхъ посѣвовъ. Селенія, гдѣ введено правильное травосѣяніе (такихъ въ уѣздѣ 50), не дѣлили трехъ полей, на 4,а раздѣлывали обычное новое 4-ое поле изъ подъ лѣсной заросли; въ первый годъ они получали сѣмена клевера отъ земства въ ссуду, а затѣмъ уже добывали сѣмена клевера для новыхъ посѣвовъ въ своихъ хозяйствахъ; въ годы, когда въ силу неблагопріятныхъ метеорологическихъ условій, не удавалось получить сѣмянъ клевера въ своихъ хозяйствахъ; селенія пропускали очередные посѣвы клевера, нарушая правильное теченіе сѣвооборота,—это тоже указываетъ на недостатокъ денегъ, ихъ нѣтъ на покупку сѣмянъ. При установленіи желѣздорожнаго сообщенія съ С.-Петербургомъ, денежныя средства крестьянъ даннаго района сразу увеличатся; создадутся благопріятныя условія для сбыта на Петербургскій рынскъ природныхъ благъ: дичи, грибовъ ягодъ (вопросъ о главномъ богатствѣ района—лѣсъ я оставлю въ сторонѣ). Въ Тихвинскомъ уѣздѣ можно собрать огромныя количества—клюквы, брусники черники, морошки, грибовъ, много и лѣсной дичи; напримѣръ—на ст. Тихвинъ одинъ оптовый торговецъ, скупая клюкву и бруснику только около г. Тихвина (радіусъ района скупки 30—35 верстъ), отправляетъ этихъ ягодъ въ Петербургъ ежегодно 40.000 пудовъ, онъ-же отправилъ за одинъ августъ мѣсяцъ нынѣшняго года въ Петербургъ черники на 4000 руб.. до нынѣшняго года черника не скупалась, а кромѣ него есть и другіе скупщики, особенно много появилось послѣ проведенія Сѣверной ж. д. скупщиковъ грибовъ. Желѣзная дорога создастъ значительныя денежныя сбереженія у крестьянъ, понизивъ цѣны на хлѣбъ, т. к. удешевится подвозъ послѣдняго и увеличится конкуренція торговцевъ.

При болѣе низкихъ цѣнахъ на рожь и большихъ денежныхъ средствахъ крестьяне уже не такъ будутъ дорожить ржаными посѣвами. Словомъ, съ проведеніемъ желѣзной дороги, создадутся во всѣхъ отношеніяхъ благопріятныя условія для перехода къ травопольнымъ системамъ земледѣлія. Что касается климатическихъ условій, то они неблагопріятны для культуры ржи и сравнительно благопріятны для культуры травъ. Рожь часто страдаетъ отъ избытка влаги и весеннихъ холодовъ, посѣвныя травы даютъ хорошіе урожаи. Первыя травы клевера на крестьянскихъ земляхъ иногда даютъ до 700 пуд. съ десятины, въ среднемъ 200—300 пуд. Культура однолѣтнихъ травъ въ паровомъ клину, при обычно изобильномъ количествѣ осадковъ за вегетаціонный періодъ, не изсушаетъ пашни и не понижаетъ урожаевъ послѣдующихъ посѣвовъ хлѣбовъ, говорю это на основаніи опыта въ крестьянскомъ хозяйствѣ. Травопольная система земледѣлія при удобномъ сбытѣ продуктовъ хозяйства въ Петербургъ, должна вызвать развитіе молочнаго хозяйства и расширеніе площади пахотныхъ земель. Въ настоящее время

[3]) До проведенія ж. д. до Тихвина томасъ-шлакъ продавался по 70 коп. за пудъ, послѣ открытія движенія по дорогѣ - по 47 коп. за пудъ.

нельзя увеличивать пашни за недостаткомъ кормовъ, скота и слѣдовательно навоза; на паровую десятину въ среднемъ *по уѣзду* приходится всего 3,2 головъ, а для нормальнаго удобренія нужно не менѣе 6 головъ.

Огородная культура не развита. Картофель, капуста, лукъ и пр. сѣются только для своихъ потребностей. Только одно селеніе въ Новинской вол. Иммолово культивируетъ огородныя сѣмена на продажу. Садовъ нѣтъ. Нѣтъ и спеціальныхъ культуръ; ленъ сѣется только для домашнихъ надобностей. Молочный скотъ мало удойливъ, содержаніе его очень плохо. Маслодѣльныхъ заводовъ нѣтъ, не ведется и выпойка телятъ, тогда какъ въ южныхъ волостяхъ уѣзда, прилегающихъ къ Николаевской ж. д. ежегодно выпаивается нѣсколько тысячъ телятъ.

Приложеніе 4-ое.

СВѢДѢНІЯ

о

перевозкѣ грузовъ по Сѣверной желѣзной дорогѣ и по Карельской дорогѣ Финляндской желѣзнодорожной сѣти.

Свѣдѣнія о количествѣ грузовъ прибывшихъ на станцій Череповецъ—Званка включительно и на ст. Няндома Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1906, 1907 и 1908 г.г.

Наименованіе станцій.	Г О Д А.	Хлѣбные грузы.						Чугунъ и изд. изъ него.	Желѣзо разное.	Мануфактура.	Масло растительное.	Сельдь всякая.	Сахаръ въ ботчкахъ, ящикахъ, мѣшкахъ и сахарный песокъ.	Спиртъ.	Всего грузовъ малой скорости.	Всего грузовъ пассажирской скорости.	Всего грузовъ большой скорости.
		Рожь.	Овесъ.	Мука пшеничная.	Мука ржаная.	Пшено.	Всего хлѣбныхъ грузовъ.										
Череповецъ гор. и прист.	1906	22	—	6072	—	3190	7525	—	—	8414	—	—	17011	32021	103111	—	—
	1907	6834	318	14596	13352		47903	8445	5813	8425	1395	1365	35860	31605	334808	1649	6061
	1908	18846	1478	24321	35590	22767	116630	10619	10166	11316	2640	12356	39031	30285	532562	4994	12560
Суда	1906	—	—	264	1728	—	3283	—	—	—	—	—	726	—	38051	81	—
	1907	—	934	2101	1315	240	4811	8561	2117	412	181	64	444	—	35178	81	120
	1908	1502	380	682	6352	339	9743	7688	841	1038	171	53	249	—	32690	—	646
Кадуй	1906	76	—	6350	9121	—	22271	—	—	—	—	—	716	—	27678	—	—
	1907	3491	4146	5128	18222	1583	33886	121	385	697	504	41	167	—	42652	1	53
	1908	783	5606	6806	28241	1540	44022	450	273	774	647	35	1622	—	59460	9	73
Уйта	1906	—	—	1569	3348	—	6467	—	—	—	—	—	309	—	9062	—	—
	1907	6	6765	1639	10416	785	19930	—	172	37	187	7	324	—	19595	—	50
	1908	9	3520	1289	15642	1928	22700	35	276	142	231	86	485	—	30082	—	118
Сіучъ	1906	7	—	1248	6953	—	11031	—	—	—	—	—	274	—	14384	—	—
	1907	2227	1498	2433	6184	550	13272	991	193	103	192	174	1022	879	27505	42	318
	1908	7500	2331	2664	10489	3762	31351	995	25	170	150	426	1390	6595	55967	87	731
Бабаево	1906	39	—	7425	31323	—	44573	—	—	—	—	—	2401	—	64835	—	—
	1907	2844	2582	11689	41605	2441	65036	491	822	572	1061	487	3141	—	111480	212	2962
	1908	9123	1797	15823	56731	5709	96229	265	900	622	1542	729	5629	—	163679	139	4359
Тешемля	1906	41	—	1695	13138	—	15845	—	—	—	—	—	526	—	22110	—	—
	1907	378	298	3775	17176	884	23181	13	90	12	129	59	405	—	34989	—	997
	1908	3000	348	3793	15099	1751	24896	12	64	17	263	212	692	—	33829	1	86
Заборье	1906	8	—	691	5651	—	7957	—	—	—	—	—	407	—	12315	—	—
	1907	1	439	353	11915	1127	16813	201	453	364	338	149	1819	—	36893	47	205
	1908	2291	226	3496	12841	1849	21719	119	220	449	506	239	2101	963	35150	66	287
Ефимовская	1906	3776	—	2813	10803	—	20942	—	—	—	—	—	3359	—	31533	—	—
	1907	9137	1487	9526	24344	3526	50391	761	1448	698	1583	742	4180	—	133843	89	1915
	1908	21221	4902	1098	30512	6041	68951	831	2733	744	2030	1629	5658	—	199807	1403	3956
Чудцы	1906	10500	—	1846	6062	—	20202	—	—	—	—	—	2040	—	24967	—	—
	1907	3774	1898	3904	7648	1397	19347	44	209	492	548	194	1961	—	46229	117	565
	1908	460	1034	2873	8337	1091	14483	163	72	520	388	238	1364	—	22646	249	507
Пикалево	1906	5	—	925	8831	—	11304	—	—	—	—	—	1831	—	30152	—	—
	1907	4577	12	2595	19107	781	28009	56	307	454	722	385	1512	—	40098	127	302
	1908	7408	467	4234	14643	2774	31189	37	92	221	635	415	1700	—	40882	574	1206
Большой дворъ	1906	1515	—	1217	887	—	4300	—	—	—	—	—	948	—	7957	—	—
	1907	14571	79	1885	2495	884	20584	—	37	66	425	73	1304	—	25005	—	53
	1908	10670	207	959	4200	1831	18738	5	156	54	548	184	1506	31	25260	8	166
Тихвинъ	1906	68221	—	34656	35656	—	161339	—	—	—	—	—	19209	17229	231229	—	—
	1907	153940	14622	74105	78872	30345	373156	1717	7730	5377	10303	4703	27115	24381	672337	2350	9970
	1908	243938	24528	98219	75773	33134	514689	1867	10609	5121	12603	5947	27879	29377	844260	2409	11431
Черницево	1906	238	—	1590	1918	—	4674	—	—	—	—	—	486	—	6362	—	—
	1907	1593	1198	2292	4019	341	9880	1	198	109	188	199	557	635	39816	1	222
	1908	1534	1418	2218	6686	623	13731	67	90	144	351	328	636	—	22871	1	74
Скитъ	1906	—	—	5362	4720	—	10880	—	—	—	—	—	1367	—	14498	—	—
	1907	152	10	3856	10547	1865	17336	60	220	317	1667	576	2187	—	32777	113	510
	1907	2612	3476	9178	17165	1528	35746	—	291	207	1929	953	2411	605	59519	297	526
Званка	1906	29	—	15053	14268	—	45658	—	—	—	—	—	7554	—	64676	—	—
	1907	10589	20413	34415	26153	8389	105935	212	3952	2054	9025	2824	12964	—	202104	785	4280
	1908	835	33187	61260	60341	11601	182601	209	5353	3297	11741	4232	12976	5397	334693	1891	6515
Всего по 16 станціямъ	1906	84477	—	88776	154407	—	398341	—	—	8414	—	—	59164	49250	702920	580	6211
	1907	214114	56315	174292	293370	58328	849670	21674	24146	20189	28148	12042	94962	35557	1855309	6061	34681
	1908	331732	84899	238913	344642	98268	1247478	23362	32161	24836	36375	28062	105329	75253	2493357	12660	49842
Няндома	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	218760	499	6211
	1907	4245	4033	46423	14783	10810	84610	1131	2983	5661	5255	3012	24661	15680	249952	447	6098
	1908	1013	9183	35257	35127	12112	101383	3761	5585	5931	6526	849	25287	20159	265341	532	6601

[1]) Рыба всякая.

[2]) Соль.

В Ѣ Д О С Т Ь

прибытія и отправленія грузовъ съ 10-ти ст. Карельской дороги за 1897, 1903, 1905, 1906 и 1907 года.

В Ъ Т Н А Х Ъ.

Въ какомъ году.	Грузы.	Названіе станцій.										Всего.	
		Іоенсу.	Хаммаслахти.	Онкамо.	Тохмаярви.	Куркиёки.	Вяртсиля.	Пялкъ-ярви.	Маткаселки.	Каламо.	Сердоболь.	Итого грузовъ по 10 стан.	Всего грузовъ по всей дорогѣ.
За 1897 годъ.	Отправленіе	4'603	267	2'425	[illegible]	83	9'437	78	1'300	2'642	15'135	36388	186'748
	Прибытіе	5'193	526	257	[illegible]	165	9'233	274	3'068	1'099	11'608	32782	74'162
		9796	**793**	**2682**	[illegible]	**248**	**18670**	**352**	**4368**	**3741**	**26743**	**69170**	**260910**
За 1903 годъ.	Отправленіе	9'392	419	462	[illegible]	323	5'299	131	7'454	5'453	27'762	58254	520'988
	Прибытіе	12'732	1'206	385	[illegible]	242	13'850	274	3'486	1'342	30'135	65895	150'915
		22124	**1625**	**847**	[illegible]	**565**	**19149**	**405**	**10940**	**6795**	**57897**	**124149**	**671903**
За 1905 годъ.	Отправленіе	7'139	320	1'259	[illegible]	360	9'377	187	10'991	2'637	35'838	69410	507'910
	Прибытіе	8'513	869	412	[illegible]	251	13'779	254	3'138	1'591	24'873	55542	137'726
		15652	**1189**	**1671**	[illegible]	**611**	**23156**	**441**	**14129**	**4228**	**60711**	**124952**	**645636**
За 1906 годъ.	Отправленіе	6'157	397	1'580	[illegible]	229	11'830	261	10'834	2'824	36'520	72014	491'661
	Прибытіе	8'062	863	341	[illegible]	207	13'033	286	3'585	1'811	32'366	62425	168'059
		14219	**1260**	**1921**	[illegible]	**436**	**24863**	**547**	**14419**	**4635**	**68886**	**134439**	**659720**
За 1907 годъ.	Отправленіе	7315	212	5071	[illegible]	151	13030	375	11'672	7027	40595	87685	531'572
	Прибытіе	15666	1139	361	[illegible]	208	15040	302	3967	2247	41004	82021	183'685
		22981	**1351**	**5432**	[illegible]	**359**	**28070**	**677**	**15639**	**9274**	**81599**	**169706**	**715257**

ВѢДОМОСТЬ

Прибытія и отправленія нѣкоторыхъ грузовъ съ 5 станцій Орловско-Сѣверской жел. дороги за 1897, 1903, 1905, 1906 и 1907 года

ВЪ ТОННАХЪ.

За какой годъ.	НАИМЕНОВАНІЕ СТАНЦІЙ.	ОТПРАВЛЕНІЕ.											ПРИБЫТІЕ.									
		Хлѣбъ.	Сѣно.	Молоко.	Масло.	Доски.	Бревна.	Дрова.	Итого лѣсныхъ матеріаловъ.	Относящіеся къ сельской промышленности.	Камни, известь и проч.	Металлургическіе.		Сѣно.	Молоко.	Масло.	Доски.	Бревна.	Дрова.	Итого лѣсныхъ матеріаловъ.	Относящіеся къ сельской промышленности.	Камни, известь и проч.	Металлургическіе.	Кирпичъ.
За 1897 годъ.	Іоенсу	291	187	—	968		168		927	18	21	253		30	—	5		133		160	51	469	1532	6
	Вяртсиля	31	39	20	85		179		208	5	17	8459		7	41	1		40		49	6	344	447	181
	Маткаселька	86	6	—	152		38		107	2	839	2		—	1	—		471		480	5	17	73	347
	Каламо	74	6	—	62		1252		1275	3	257	2		—	—	—		41		41	—	8	49	28
	Сердоболь	5866	142	—	134		802		813	3302	682	794		23	3	17		938		1015	57	793	3507	436
За 1903 годъ.	Іоенсу	889	4	73	1007	218	—	—	410	1387	68	1526		235	107	6	135	11	7	262	97	333	596	86
	Вяртсиля	91	27	7	41	707	—	—	784	3	7	3914		1	128	1	15	—	95	302	9	1134	2427	1467
	Маткаселька	324	21	7	162	435	47	212	1014	12	5459	8		4	180	9	110	—	7	136	3	11	66	129
	Каламо	68	7	—	58	424	494	2671	3639	2	1451	6		2	14	—	31	—	7	42	—	—	20	15
	Сердоболь	5568	144	496	49	1684	530	2088	7796	5752	477	728		32	52	17	1071	1604	4177	10346	176	1730	2024	3194
За 1905 годъ.	Іоенсу	624	69	117	2323	30	5	—	243	1269	99	239		90	133	8	57	27	5	284	86	451	717	150
	Вяртсиля	76	63	4	86	63	—	—	132	3667	14	5086		—	1	1	57	—	7	154	11	2343	2231	187
	Маткаселька	247	317	—	218	1	33	14	683	1011	7576	6		2	24	1	104	31	—	364	6	23	113	35
	Каламо	13	11	74	16	—	335	687	1511	1	321	2		—	—	3	52	—	—	55	1	9	60	28
	Сердоболь	7164	931	32	74	2625	732	4688	9074	12339	441	689		16	21	10	199	458	5368	6257	450	3678	2011	771
За 1906 годъ.	Іоенсу	557	116	90	1462	55	—	14	259	932	331	82		63	113	39	33	34	20	289	109	729	894	89
	Вяртсиля	125	107	5	89	58	—	—	115	4932	7	6204		—	1	1	143	6	159	320	11	1637	1513	281
	Маткаселька	167	167	1	201	2	6	39	502	2562	6249	5		6	21	1	39	—	224	301	532	23	142	129
	Каламо	25	81	4	93	—	125	914	1174	518	251	2		—	—	9	60	—	—	65	12	5	124	45
	Сердоболь	7305	742	49	72	1900	266	4734	7780	9825	809	1596		39	28	9	978	1216	5500	8067	295	2873	3272	3594
За 1907 годъ.	Іоенсу	643	45	105	1126	54	20	14	264	1772	448	501		721	130	34	118	25	14	360	128	5231	1503	325
	Вяртсиля	66	26	4	84	303	15	1232	1926	5167	6	5138		31	—	3	51	15	1155	1824	22	1736	1794	233
	Маткаселька	225	84	77	162	—	196	106	428	2759	7825	2		10	11	—	92	281	587	984	747	16	133	84
	Каламо	40	24	1	79	2	817	1040	1993	3	4255	2		9	—	2	110	5	6	141	22	222	165	74
	Сердоболь	6503	340	37	23	1789	1572	5325	9432	11655	625	1429		34	124	18	999	4043	6557	12464	330	2468	2380	2618

ВѢДОМОСТЬ

прибытія и отправленія грузовъ по 10-ти ст. Карельской ж. дор. (отъ [illegible]ду до ст. Сердоболь включительно) за 1897, 1903, 1905, 1906 и 1907 года.

ВЪ ТОННАХЪ.

За какой годъ.	Отправленіе и прибытіе грузовъ.	Хлѣбъ.	Сѣно.	Молоко.	Масло.	Лѣсн.	Бревна.	Дрова.	Итого лѣсныхъ матеріаловъ.	Относящ. къ бумаж. промышл.	Камни, известь и проч.	Металлургическіе.	Кирпичъ.
За 1897 годъ.	Отправленіе	6461	446	78	16	?	?	?	3475	3337	1816	9515	719
	Прибытіе	8807	60	80	3	?	?	?	1911	120	1689	5667	1012
За 1903 годъ.	Отправленіе	7075	246	722	16	4038	1103	5278	15152	7157	7462	6184	3937
	Прибытіе	23167	301	571	8	1566	1624	4299	11380	292	3276	5229	4939
За 1905 годъ.	Отправленіе	8275	1693	375	36	3206	1334	5721	12776	18291	8457	6032	840
	Прибытіе	17784	114	308	8	536	536	5380	7230	558	6575	5245	1207
За 1906 годъ.	Отправленіе	8332	1608	297	23	2662	1257	5922	11640	18773	7710	7898	4308
	Прибытіе	16580	121	274	11	1365	1256	5903	9185	964	5372	6068	4171
За 1907 годъ.	Отправленіе	7596	668	340	12	5779	5279	8924	20183	21541	13160	7077	2722
	Прибытіе	19542	855	359	6	1494	4375	8326	15930	1256	9836	6193	3378

ВѢДОМОСТЬ

прибытія и отправленія грузовъ по всей линіи Карельск[illegible]езн. дороги за 1897, 1903, 1905, 1906 и 1907 года.

ВЪ ТОННАХЪ.

За какой годъ.	Отправленіе и прибытіе грузовъ.	Хлѣбъ.	Сѣно.	Молоко.	Масло.	Лѣсн.	Бревна.	Дрова.	Итого лѣсныхъ матеріаловъ.	Относящ. къ бумаж. промышл.	Камни, известь и проч.	Металлургическіе.	Кирпичъ.
За 1897 годъ.	Отправленіе	6977	844	524	29	?	?	?	138591	11618	2601	9766	3033
	Прибытіе	19003	927	145	4	?	?	?	20924	343	2389	7898	1868
За 1903 годъ.	Отправленіе	11083	1364	1755	109	98100	72015	237236	427621	24965	14788	7030	16705
	Прибытіе	46321	538	627	12	10658	29169	6997	51505	1096	4987	7466	6541
За 1905 годъ.	Отправленіе	11773	2974	1700	341	80677	82536	220176	400936	38429	12548	6375	15313
	Прибытіе	37095	600	317	17	5881	32609	9371	49595	819	8242	7642	1870
За 1906 годъ.	Отправленіе	12156	2671	2081	283	73649	94997	190772	374063	42006	14564	8283	18681
	Прибытіе	37588	543	390	17	6203	40378	11501	59961	2043	7815	16278	6402
За 1907 годъ.	Отправленіе	12754	1427	2448	23	77804	92701	225739	410351	41735	18876	7798	14476
	Прибытіе	41487	1484	474	11	3551	40957	13754	67101	1533	11873	10398	4328

1986